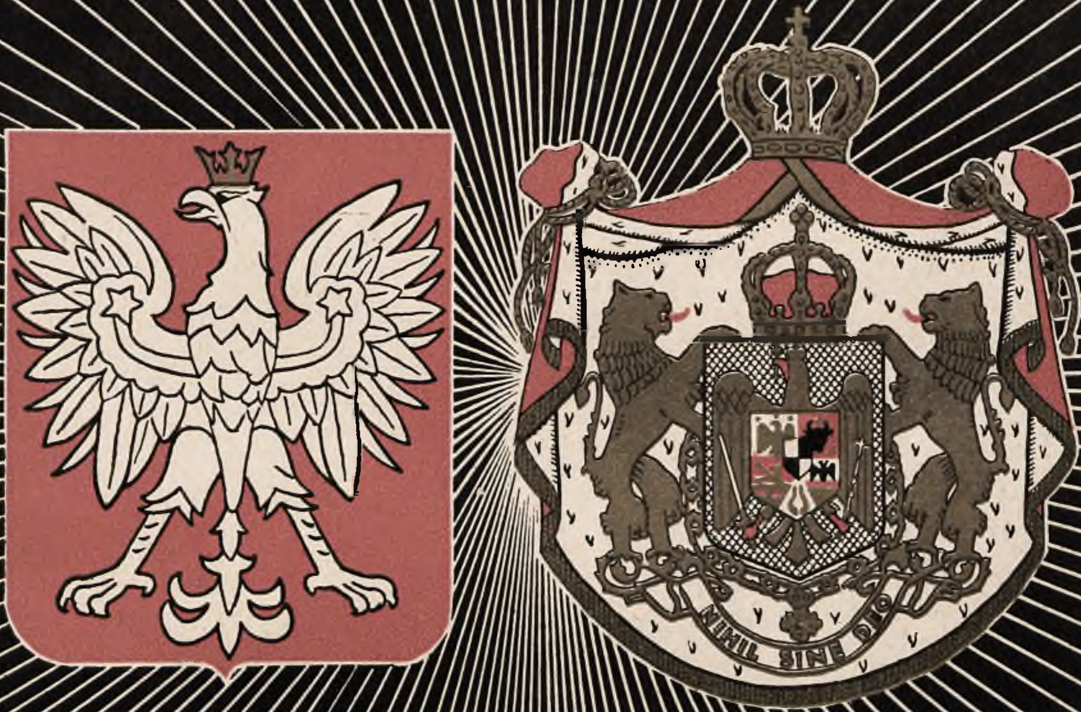
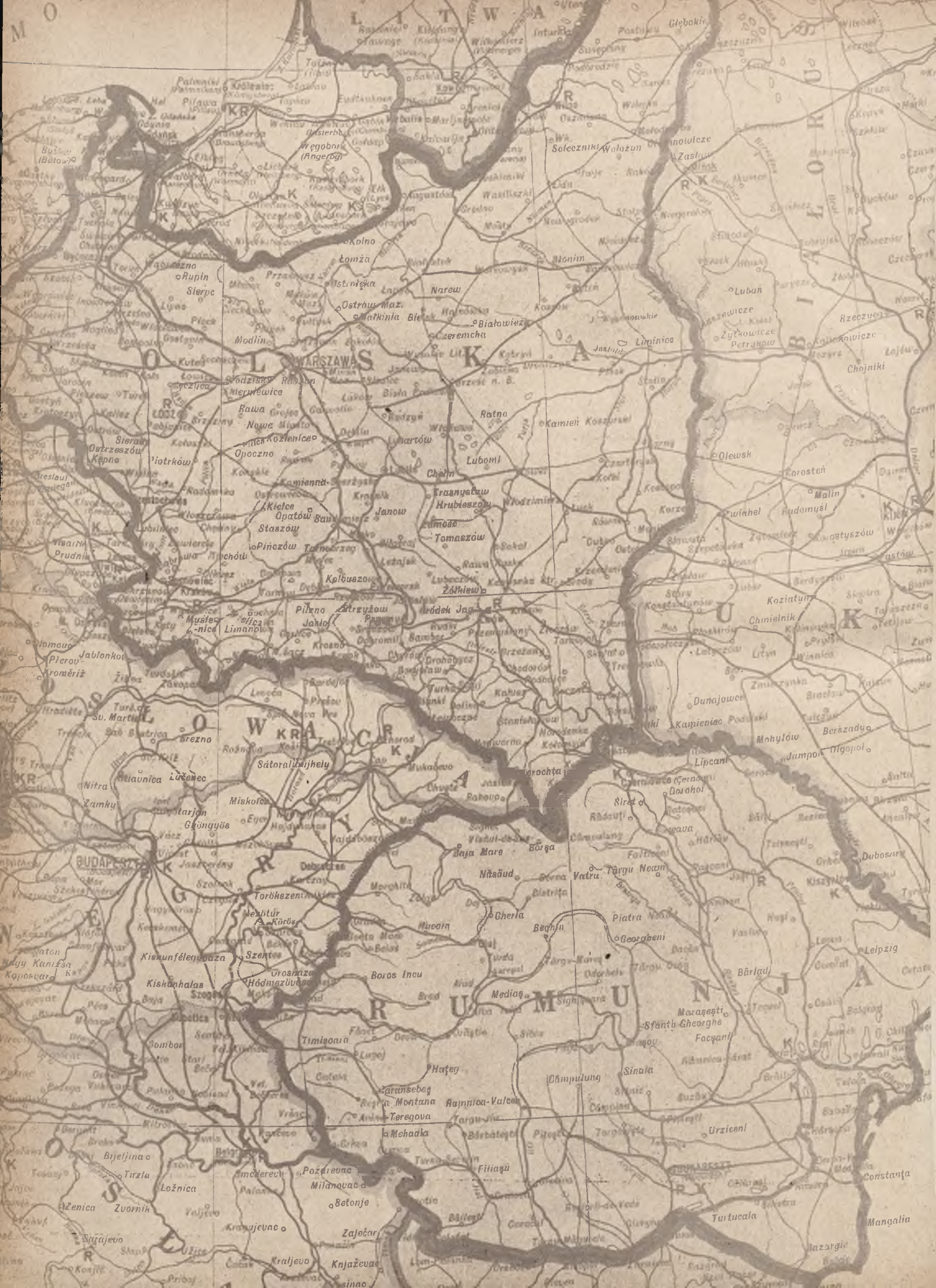


LOT POLSKI



LITWA
Gdańsk
Bütow (Bütow)
Węgobork (Angerburg)
Sołeczniki
Wołożun
Kolno
Łomża
Rupin
Sierpc
Ostrołęka
Ostrów Maz.
Małkinia
Narew
Białowieża
Czeremcha
Modlin
Luban
Rzeczyca
Żytkowicze
Petrykow
Chojniki
Liminice
WARSZAWA
Łódź
Rawa
Nowe Miasto
Kozienice
Opoczno
Piotrków
Ostrzeszów
Kępno
Ratno
Kamień Koszyrski
Lubomł
Chełm
Krasnystaw
Hrubieszów
Zamość
Tomaszów
Kielce
Opatów
Staszów
Pińczów
Janów
Olewsk
Korosteń
Malin
Radomyśl
Żółkiew
Kolbuszowa
Pilzno
Jasło
Strzyżów
Gródek Jag.
Limanowa
Jablonkov
Přerov
Kroměříž
Koziatyn
Chmielnik
Dunajowce
Kamieniec Podolski
Mohylów
Jampol
Olgopol
Beršzady
Brezno
Sátoraljaújhely
Lučenec
Nitra
Zamky
Miskolc
Gyöngyös
BUDAPESZT
Baja Mare
Borsa
Năsăud
Târgu Neam
Piatra Neamț
Gherla
Georgheni
Lipcani
Dorohoi
Dubosary
Bârlad
Leipzig
Kiskunfélegyháza
Kiskunhalas
Szeged
Boros Inău
Mediaş
Mărăşeşti
Sfântu Gheorghe
Focşani
Timişoara
Haţeg
Caransebeş
Mehadia
Filiaşi
Câmpulung
Sinaia
Urziceni
Constanța
Mangalia
Turtucaia
Bijeljina
Tuzla
Ložnica
Zvornik
Zenica
Sarajevo
Smederevo
Požarevac
Milanovac
Betonje
Kragujevac
Zaječar
Kraljevo
Knjaževac

[NR 8/9



Józef Piłsudski. Pisma, Mowy, Rozkazy. Tom 5. ¶ Wizyta w Rumunii (14-15 września 1922 r.). Przemówienie do przedstawicieli prasy rumuńskiej.

...Jestem rad, mogąc wam powiedzieć, jak mnie głęboko przejmuje czar, promieniejący z ziemi waszego pięknego kraju, i jak jestem wrażliwy na przyjęcie, potwierdzające dawną sławę o waszej przysłowiowej gościnności. Możecie być przekonani, że te same uczucia serdecznego braterstwa oczekują was również na granicy Polski, i mam nadzieję, że niejeden z was już ich doznał. Każdy Rumun, który do nas przyjdzie, ujrzy nas ożywionych pragnieniem wzajemnego poznania i wspólnej pracy z nami. Idźmy ku tej przyjaźni, dotychczas utajonej, że tak powiem, in potentia, starajmy się aby ona w naszych sumieniach głęboko zapuściła korzenie, aby rozgałęziła się we wszystkich sferach naszej energii narodowej, bo wierzcie mi – z tej przyjaźni może wyniknąć dla obu naszych narodów tylko trwałe dobro.

Józef Piłsudski. (Scrieri, Discursuri, Ordine) vol. 5. ¶ Vizita în Romania (14-15 Septembrie) Discursul rostit în fata reprezentanților presei române.

...Sunt bucuros că vă pot spune cât de profund mă impresionează farmecul care radiază din pământul frumoasei voastre țări și cât de mult mă impresionează primirea care confirmă vechea faimă a ospitalității voastre proverbiale. Puteți fi convinși, că aceleași sentimente de frăție cordială vă așteaptă și pe voi la granița Poloniei și sper că nu numai unul dintre voi a făcut deja cunoștință cu ele. Orice Român care vine la noi, ne va găsi însuflețiți de dorința cunoașterii reciproce și colaborării. Să pășim spre această prietenie, până acum tăinuită, ca să zic așa, in potentia, să ne silim ca ea să prindă rădăcini adânci în conștiințele noastre, să se ramifice în toate sferele energiei noastre naționale, fiindcă credeți – mi, – că din această prietenie nu poate rezultă pentru națiunile noastre decât un bine durabil.



WIELKA ZJEDNOCZONA RUMUNIA

Tegoroczny pobyt Pana Prezydenta Rzeczypospolitej w Rumunii i wizyta J. K. M. Karola II króla Rumunii w Polsce przypomniały nam, iż graniczymy o miedzę z Narodem, złączonym z nami ścisłym sojuszem – dziełem Pierwszego Naczelnika Odrodzonej Polski i Pierwszego Króla Zjednoczonej Rumunii. Sojusz to przyjaźń, a przyjaźn – to przede wszystkim dobre poznanie się wzajemne. Postarajmy się tedy przypomnieć sobie lub uzupełnić może to co wiemy o dziejach i dobie współczesnej Narodu Rumuńskiego, o jego ziemi. ❡ Chcąc mówić o dziejach tych musimy głęboko cofnąć się w przeszłość, musimy minąć nie tylko datę chrztu Polski i utworzenia nad Wisłą i Odrą państwa Mieszków i Bolesławów, a nawet, jeszcze czasy pierwszych legendarnych Piastów. Przebiegnijmy tak całych osiemnaście stuleci i zatrzymajmy się na roku 105 naszej ery. Panował wtedy nad światem pokój rzymski, uosobiony w postaci monarszej cesarza Trajana, pokój ten ośmielało się naruszać zuchwałe plemię Daków, koczujące na północ od ujścia Dunaju. W owym tedy roku, wiosną, cesarz Trajan kazał się przeprawić swym legionom przez Dunaj i owładnąć ziemiami dzisiejszej Wołoszczyzny i Transylwanii. Przez półtora roku trwała wojna, w końcu jednak Dakowie ulegli, przyjmując podobnie jak Gallowie na zachodzie, dobrodziejstwa cywilizacji rzymskiej. Zbudowane zostały drogi, pod osłoną tarczy rzymskiej kraj szybko zorganizował się, zagospodarował i zakwitnął niezmierzonymi bogactwy. Przez dwa stulecia o kraju tym mawiano „szczęśliwa Dacja" (Dacia Felix), a wpływ Rzymu na kraj i lud Daków był tak silny, że śmiało możemy dziś mówić o synostwie dzisiejszych Rumunów wobec odwiecznej macierzy – starej Romy. ❡ Z upadkiem Rzymu cesarskiego, oczywiście, romańska Dacja wystawiona zostaje na napór barbarzyńskich hord, ciągnących od Wschodu, zachowuje jednak swą mowę, kulturę i obyczaje, wreszcie,

oswabadzając się choćby częściowo od zalewów obcych, usiłuje budować państwowość własną. ¶ Tak np. w w. IX widzimy już księstwa *rumuńskie w Transylwanii. Z końcem w. XIII i w połowie w. XIV Wołoszczyzna i Mołdawia organizują się w państwa niepodległe i dwa te księstwa nie przestają być sercem Rumunii podczas gdy Transylwania na długie lata podpada pod panowanie węgierskie. Zresztą, w r. 1386 po bohaterskiej, ale nieszczęśliwej walce i Mołdawia wraz z Wołoszczyzną ujarzmiona zostaje przez Turków i zależność tych ziem od Turcji trwa w mniejszym lub większym stopniu aż do r. 1877. Z czasem do jarzma tureckiego przybywają inne i tak, np. w roku 1775 Austria, po pierwszym rozbiorze Polski, zagarnia Bukowinę, a w roku 1812 Rosja odrywa połowę dawnej Mołdawii pod nazwą Bessarabii. ¶ Ale też niedługo po tym zachodzą korzystne zmiany. W r. 1848, roku „wiosny ludów" – 40 tys. chłopów zebranych w Blaj, w Transylwanii, uchwala konieczność zdobycia niepodległości. Usiłowania te znajdują poparcie Napoleona III cesarza Francuzów w czasie wojny krymskiej i w roku 1858 na konferencji paryskiej proklamowane zostaje „zjednoczenie niepodległych księstw Mołdawii i Wołoszczyzny", przyczym na tron tego nowego państwa rumuńskiego powołany zostaje książę Aleksander Cuza. Po abdykacji ks. Aleksandra w r. 1864 tron rumuński obejmuje Karol ks. Hohenzollern i Sigmaringen, założyciel panującej obecnie w Rumunii dynastii, który też w roku 1881 przyozdabia swe skronie koroną królewską, jako król Karol I. Nieco wcześniej, w wyniku wojny tureckiej w r. 1877 terytorium Rumunii zostaje zwiększone przez przyłączenie prowincji Dobrudży, dającej Rumunii dobry dostęp do morza (Port rumuński Konstanca znajduje się na tym właśnie wybrzeżu). W ten sposób Rumunia pod wodzą drugiego swego króla, Ferdynanda I, syna króla Karola I, stanęła do walki w wojnie światowej r. 1914–1918, jako państwo o przestrzeni 140 tysięcy kilometrów kw. i liczące około 7 milionów mieszkańców. Rok 1919, czyli zakończenie tych ciężkich i krwawych zmagań, przyniósł Rumunii nowe sukcesy: przyłączenie reszty ziem, zamieszkałych przez Rumunów, a więc Bessarabii, Bukowiny, Transylwanii i Banatu, a więc zjednoczenie w postaci państwa Wielkiej Rumunii, zajmującej 294.967 km kw i zamieszkałej, jak dziś przez ludność blisko 20 milionową. Obecnie panującym monarchą jest król Karol II, syn ś. p. króla Ferdynanda I, twórcy Wielkiej Rumunii. ¶ Terytorium Rumunii stanowi zwartą, dobrze zbudowaną całość w kształcie nieregularnego pięcioboku, którego jeden bok stanowi z górą 300 km wybrzeże morza Czarnego, bok drugi to granicząca z Rosją i Polską rzeka Dniestr i Czeremosz, dalej pasma górskie, oddzielające Rumunię od Węgier i Czechosłowacji i wreszcie rz. Dunaj, odgraniczająca Rumunię od Jugosławii i Bułgarii. ¶ Na ziemi rumuńskiej mieszka, jak powiedzieliśmy ludność dochodząca 20 mil. głów, przy czym Rumuni stanowią około 73 proc. całości. Reszta to mniejszości, reprezentowane przez Węgrów (8%), Żydów (4%), Niemców, Rusinów i Bułgarów (po 2–3%), wreszcie Rosjan i Tatarów, Serbów, Polaków i Słowaków, Greków, Ormian itd. Znaczna większość tej ludności należy do kościoła prawosławnego, panującego w Rumunii. ¶ Mieszkańcy Rumunii są gościnni, pracowici, żywi, wrażliwi na piękno we wszystkich postaciach i głęboko do swego kraju przywiązani. Ale trzeba też przyznać, iż kraj ten jest nie tylko jednym z najpiękniejszych na świecie. Jest również jednym z najbogatszych, jeśli o bogactwa naturalne chodzi. O Rumunii śmiało możemy powiedzieć, że jest ziemia obiecana – kraina mlekiem i miodem płynąca, że kraj ten posiada wszystko, co mu jest dla dalszego rozwoju potrzebne, jak wybrzeże morskie i spławne rzeki, glebę urodzaj-

* Bzdura! Nazwa Rumunia – pojawia się

ną i przepiękne lasy, olbrzymie złoża mineralne a przede wszystkim krew dzisiejszego życia ludzkiego na ziemi, tj. naftę. Jeśli chodzi o uprawę roli, to jakkolwiek w Rumunii istnieje większa własność, ale własność ta prawem z r. 1917 ograniczona została do 400 ha na jednostkę. Większość więc roli jest we władaniu włościan, uprawiających na 85 proc. ogólnej powierzchni ziemi uprawnej, czyli na 6 mil. ha — zboże, jako główny artykuł swej produkcji. Pszenica i kukurydza są tu artykułem podstawowym. Doroczne żniwa dają ludności ponad 80 milionów kwintali tego złotego ziarna, przy czym jeśli kukurydza jest głównym źródłem odżywiania się ludności; to pszenica stanowi jedną z podstawowych pozycyj eksportu. Uprawiane są poza tym: tytoń, buraki cukrowe, winogrona, drzewa śliwkowe i orzechowe itp. Na znakomitych łąkach rumuńskich wypasa się wielkie stada bydła. Koń rumuński jest żywy, piękny i wytrzymały i z łatwością pokrywa zapotrzebowanie krajowe. Bydło rogate wysokiej wartości hodowlanej sięga 6 milionów głów, a cyfrę tę uzupełnia 4 miliony nierogacizny i 12 z górą mil. owiec. Mówiąc o tych bogactwach, nie można nie wspomnieć o skarbach wybrzeża i rzek rumuńskich a przede wszystkim Dunaju. Wysoce ceniony jest kawior rumuński, ponad 40 mil. kg ryb idzie na spożycie wewnętrzne Rumunów. Poza produktami roli i hodowli jednym z głównych bogactw Rumunii jest również drewno i produkty przemysłu leśnego. Lesistość stawia Rumunię na 5 miejscu w rzędzie krajów europejskich. Lasy zajmują w Rumunii 7.225 tys. hektarów i stanowią czwartą część powierzchni kraju (lesistość Polski wynosi dziś tylko 18.7 proc.) przy czym lasy te dostarczają Rumunii rocznie średnio 350 do 450 metrów sześć. z hektara. Wszystkie poręby są natychmiast zalesiane i kultury leśne pielęgnowane są starannie. Olbrzymie transporty drzewa spławiane są z gór dogodną siecią rzek i strumieni górskich, podobnie, jak u nas na Huculszczyźnie czy na Podkarpaciu. Ale obraz bogactw naturalnych Rumunii byłby niekompletny, gdybyśmy choć w paru słowach nie wspomnieli tu o tym, co dostarczają Rumunii bogactwa mineralne. Już wspomnieliśmy na wstępie, iż ten do niedawna tylko rolniczy kraj, jest samowystarczalny zupełnie, jeśli chodzi o technikę życia doby dzisiejszej. Tak więc Rumunia posiada przede wszystkim w ilościach dostatecznych trzy artykuły główne: naftę, węgiel i żelazo. Masyw karpacki dostarcza dalej: miedź, rtęć, magnez, bauksyt, chrom, mangan, antymon, srebro i złoto. Dobywanie tych kopalin zaledwie jest rozpoczęte. Źródła naftowe są obfitości niewiarogodnej. Kamieniołomy cennego marmuru rozsiane są wszędzie. Sześćdziesiąt wielkich kopalni soli absolutnie czystej, tj. wykluczającej wszelką potrzebę rafinerii, dostarcza Rumunii z górą 260 milionów kg tego produktu rocznie. Wielkim centrum naftowym kraju jest Ploesti (Rumunia posiada dziś z górą 50 wielkich rafinerij nafty!), gdzie 3 tysiące blisko robotników dostarcza krajowi dziennie 500 wagonów ropy! Przemysł naftowy jest dziś jednym z głównych czynników życia gospodarczego Rumunii. Wystarczy tu powiedzieć, że 4 tylko wielkie okręgi naftowe Prahova, Bacau, Buzau i Dembowitza dostarczyły w jednym tylko z lat ubiegłych osiem i pół z górą miliardów kg ropy! Zatrzymajmy się w tym miejscu. Niesposób tu nawet pobieżnie wyliczyć tego co Rumunia w surowcach posiada. Już dawno też ustalonym jest pewnik, iż nie w bogactwach naturalnych leży główne bogactwo kraju, czy narodu, głównym bowiem bogactwem takim, rękojmią rozwoju i podstawą dobrobytu jest praca społeczeństwa. W Rumunii czynnik ten staje na coraz wyższym poziomie. Praca, rozumna zabiegliwość i rentująca się oszczędność — oto czynniki rozwoju WIELKIEJ RU-

MUNII. Starajmy się dobrze poznać ten kraj, od którego wiele możemy się nauczyć. Do poznania tego zachęca nas wszystko: sąsiedzka, o miedzę, bliskość Rumunii, piękno tego malowniczego kraju, szczera i serdeczna gościnność mieszkańców, bogata i stara a powszechna w Rumunii sztuka narodowa, olbrzymia ilość dostępnych miejscowości wypoczynkowych i zdrowotnych, wreszcie znaczna w stosunku do naszych pojęć taniość. Wielka Rumunia ze swą potężna i świetnie wyposażona armią, liczącą 20 dywizyj na stopie pokojowej, ze swym pięknym lotnictwem i flotą narodową, związana z Polską najściślejszym sojuszem, jest dla nas niezastąpionym sprzymierzeńcem politycznym. Rumunia, jako naród i kraj, jest, mimo różnic narodowych, naszym bliskim pobratymcem, dobrym sąsiadem, z którym nie dzieli nas żadna kwestia sporna, a z którym łączy nas i łączyć będzie coraz ściślej w przyszłości nie tylko „utajona w sercu przyjaźń", ale przyjaźń czynna i świadoma, rozwijająca się coraz silniej i przenikająca, jak tego chciał Wielki nasz Marszałek, „wszystkie sfery naszej energii narodowej".

Karol Koźmiński.

?

KPINA !!
BZDURY



Prof. dr Ignacy Mościcki

Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej

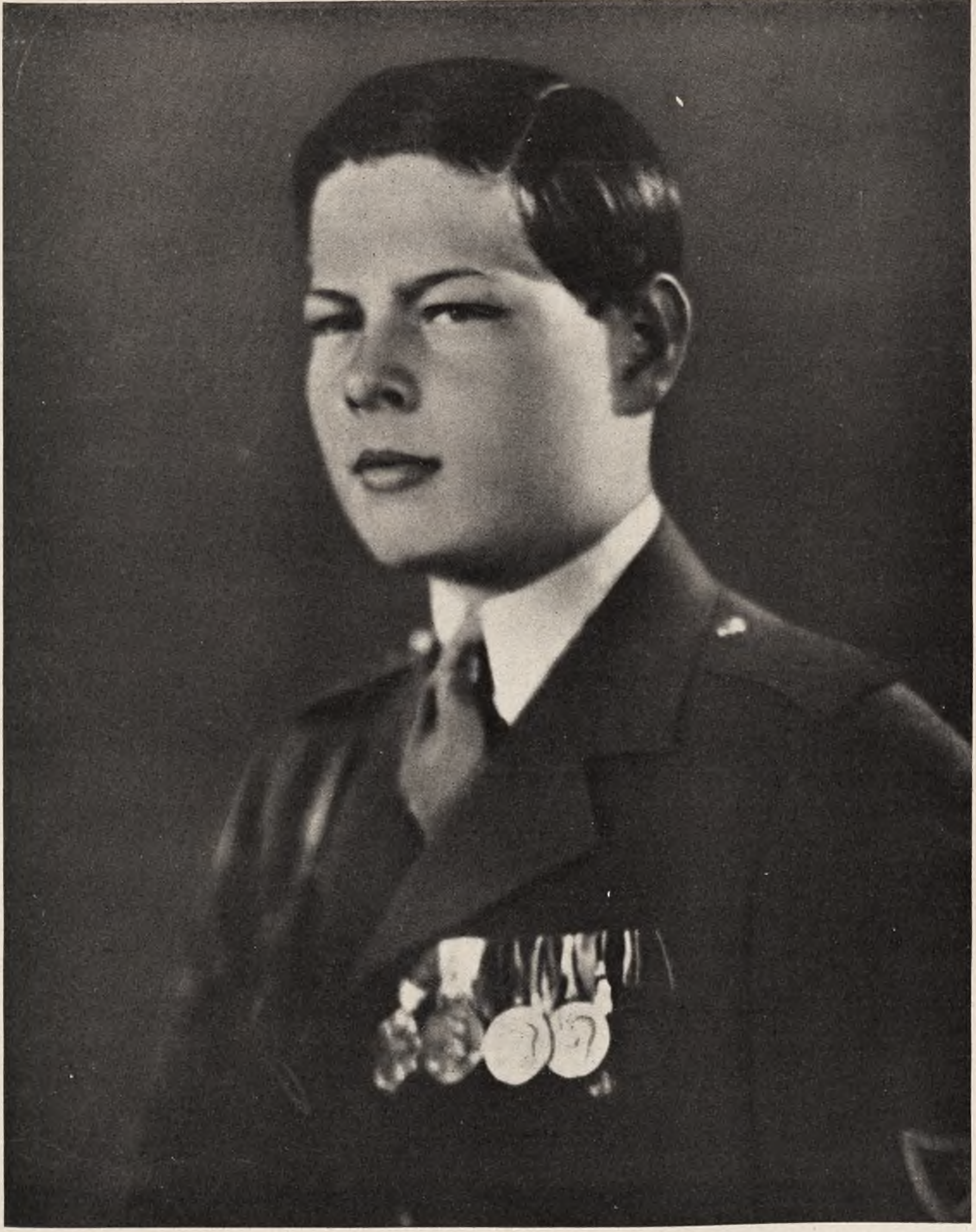


Jego Królewska Mość Król Rumunii Karol II



Edward Śmigły-Rydz

Marszałek Polski



J. K. W. Książe Michał

Następca Tronu Rumunii

POZNAJMY SIĘ NAWZAJEM
SĂ NE CUNOAŞTEM RECIPROC

Zeszyt naszego czasopisma, który składamy dziś do rąk Czytelnika, ma za zadanie zapoznać Go z ziemią sąsiadującego od wieków z Polską Narodu, z jego ludnością, bogactwami naturalnymi, siłą zbrojną, lotnictwem. W ostatnim numerze „Lotu", wydanym po wizycie J.K.M. Króla Rumunii w Polsce, przypomnieliśmy, iż Polska i Rumunia bezpośrednio po wojnie światowej, która przyniosła wyzwolenie Polsce i zjednoczenie Rumunii, zawarły trwały sojusz, idąc za wskazaniami swych wielkich wodzów—Marszałka Józefa Piłsudskiego i Króla Ferdynanda. Przypomnieliśmy też czytelnikom nieśmiertelne słowa Józefa Piłsudskiego powiedziane przezeń w r. 1922 na gościnnej ziemi rumuńskiej, w której on chce, byśmy szli ku „przyjaźni dotychczas utajonej, że tak powiem, in potentia, starajmy się, aby ona w naszych sumieniach głęboko zapuściła korzenie, aby rozgałęziła się we wszystkich sferach naszej energii narodowej, bo wierzcie mi — z tej przyjaźni może wyniknąć dla naszych narodów tylko trwałe dobro"... ¶ Słowa powyższe wyrzucone zostały przez Marszałka do dziennikarzy rumuńskich przed 15 laty. Dziś, w dwa lata po zgonie wielkiego naszego Nauczyciela i Wychowawcy, brzmią one jak nakaz świętego testamentu, nie wymagają też one żadnych dodatkowych wyjaśnień, żadnych uzasadnień. Każdy z nas z pewnością dobrze rozumie, iż dwa sąsiadują-

Acest număr al revistei noastre, pe care îl punem astăzi în mâinele Cetitorului, are misiunea de a-l face cunoscute pământul, populaţia, bogăţiile naturale, forţa armată şi aviaţia unei Naţiuni care de veacuri este vecina Poloniei. In ultimul număr al „Lot"-ului, apărut după vizita în Polonia a M. S. Regelui României, am amintit că Polonia şi România — imediat după răsboiul mondial, care a adus Poloniei libertate iar României unirea, — au încheiat o alianţă durabilă, după indicaţiile celor doi mari conducători ai lor: Mareşalul Józef Piłsudski şi Regele Ferdinand. Am amintit deasemenea cetitorilor, nemuritoarele cuvinte ale lui Józef Piłsudski, spuse de el în anul 1922 pe pământul ospitalier al României şi în care îşi exprimă dorinţa să păşim „spre prietenia până acum tăinuită, ca să zic aşa, in potentia, să ne silim ca ea să prindă rădăcini adânci în conştiinţele noastre, să se ramifice în toate sferele energiei noastre naţionale, fiindcă credeţi-mi, că din această prietenie poate rezulta pentru naţiunile noastre numai un bun durabil..." ¶ Cuvintele de mai sus, au fost rostite de către Mareşal în faţa ziariştilor români, acum 15 ani. Astăzi, la doi ani dela moartea marelui nostru Invăţător şi Pedagog, aceste cuvinte sună ca ordinul unui testament sfânt şi nu mai au nevoe de lămuriri suplimentare ori de arătarea temeiului lor. Cu siguranţă că fiecare dintre noi înţelege bine, că



Uzdrowisko Tusnad w Siedmiogrodzie

ce ze sobą narody, z których jeden włada wybrzeżem Bałtyku, drugi zaś – brzegami morza Czarnego, dwa narody silne i zasobne, miłujące pokój, gotowe na każdą ofiarę w obronie swej ziemi i wolności, a związane węzłami głęboko w sercach noszonej przyjaźni, są nie tylko ostoją pokoju powszechnego, ale są i mogą się stać w przyszłości jeszcze bardziej źródłem wzajem na siebie promieniującego dobrobytu, rozwoju i szczęścia. ◖ Trzeba też jednak przyznać, iż za mało jest rozumieć istotę jakiejś prawdy. Jeżeli w prawdzie tej widzimy dla siebie dobro, jeśli wyraźny kierunek dążenia wskazany nam został przez najwyższy w kraju naszym Autorytet, w dodatku już przed 15 laty, musimy jak najprędzej iść do zrealizowania tej prawdy. Nie wolno nam czekać. Przyjaźń polsko-rumuńska ma „w sumieniach naszych głęboko zapuścić swe korzenie", ma „rozgałęzić się we wszystkich sferach naszej

cele două națiuni vecine–dintre cari una posedă litoralul Mării Baltice, iar alta litoralul Mării Negre, – cele două națiuni puternice și bogate, cari iubesc pacea, sunt gata de orice sacrifilor și ciu pentru apărarea pământului și libertății sunt unite prin legături de prietenie adânc înrădăcinate în inimi,–sunt nu numai o garanție pentru pacea generală, dar sunt și pot deveni în viitor și mai mult, un isvor de bună stare, progres și fericire pe care le radiază una asupra celeilalte. ◖ Trebue totuși să recunoaștem, că nu este de ajuns să înțelegem esența unui adevăr. Dacă în acest adevăr vedem pentru noi înșine un bine, dacă direcția clară a aspirațunii ne-a fost indicată de către cea mai înaltă Autoritate din țară, ba încă chiar acum 15 ani, trebue să realizăm cât mai de grabă acest adevăr. N'avem voe să mai aşseptăm. Prietenia polono română trebue „să prindă rădăcini adânci în conștiințele noastre",



Konstanca. Fragment portu

energii narodowej". ❡ To wiemy. Ale to znaczy przede wszystkim, że musimy poznać się wzajemnie. Żyjemy ze sobą o miedzę. Polska i Rumunia to dwaj dobrzy sąsiedzi. Schodźmyż się z tej i tamtej strony granicy, przyglądajmy się sobie i mocno ściskajmy sobie dłonie. Za mało dotychczas znamy się, za mało wiemy o sobie nawzajem. ❡ Będziemy dążyli do tego, by móc się możliwie jak najczęściej odwiedzać. Ale każdy z nas, zanim jeszcze do takich odwiedzin dojdzie, powinien poznać o ile możności dzieje, mowę, myśli przewodnie i upodobania swego sąsiada. Będziemy się przecie starali porozumieć jak najlepiej nawzajem, a dla porozumienia takiego konieczną jest mowa, którą się rozumie i znajomość zjawisk otaczających środowisko, w którym ten z kim mówimy przebywa. ❡ Jesteśmy u progu pewnej wielkiej, przynoszącej korzyść obu stronom, roboty. Zaczynamy sprawę, z której—nie wątpimy—„dla

„să se ramifice în toate sferele energiei noastre naționale." ❡ Știm aceasta. Insă aceasta însemnează mai întâi de toate că trebue să ne cunoaștem reciproc. Trăim unii lângă alții. Polonia și România sunt doi buni vecini. Să trecem frontiera de o parte și de alta, să ne privim și să ne strângem puternic mâinile. Prea puțin ne cunoaștem până acum, prea puțin știm unii despre alții. ❡ Vom face tot ce ne va sta în putință, spre a ne putea vizita cât mai des. Insă fiecare din noi, înainte de a face o atare vizită, trebue să cunoască pe cât posibil istoria, limba, ideile conducătoare și predilecțiile vecinului. Ne vom sili să ne înțelegem cât mai bine unii cu alții, însă pentru această înțelegere este necesară limba pe care s'o înțelegi și cunoașterea fenomenelor care înconjoară mediul în care trăește acela cu care vorbim. ❡ Suntem în pragul unei mari lucrări, care aduce foloase ambelor părți. Incepem să lucrăm pentru o cau-



Bukareszt – Fragment centrum miasta



Gmach Prezydium Rady Ministrów w Bukareszcie



Fragment pokazów lotniczych w Czerniowcach

obu naszych narodów wyniknąć może tylko trwałe dobro". Zaręczamy, że z naszej strony nie będzie to ów „słomiany ogień", jakiś błyskotliwy fajerwerk, który wybuchnie szybko i jeszcze szybciej zgaśnie, nie pozostawiając po sobie nic prócz chwili olśniewającego wrażenia. Nie. Zaczynamy rzecz od dawna przemyślaną, w której widzimy przyszłość. ◖ I nie wątpimy ani na chwilę, iż na sprawę tę tak samo patrzą sąsiedzi nasi z tamtego brzegu Dniestru i Czeremoszu, że gdy my wołamy im: niech żyje Rumunia, — oni, ze szczerego serca, odkrzykną nam: niech żyje Polska.

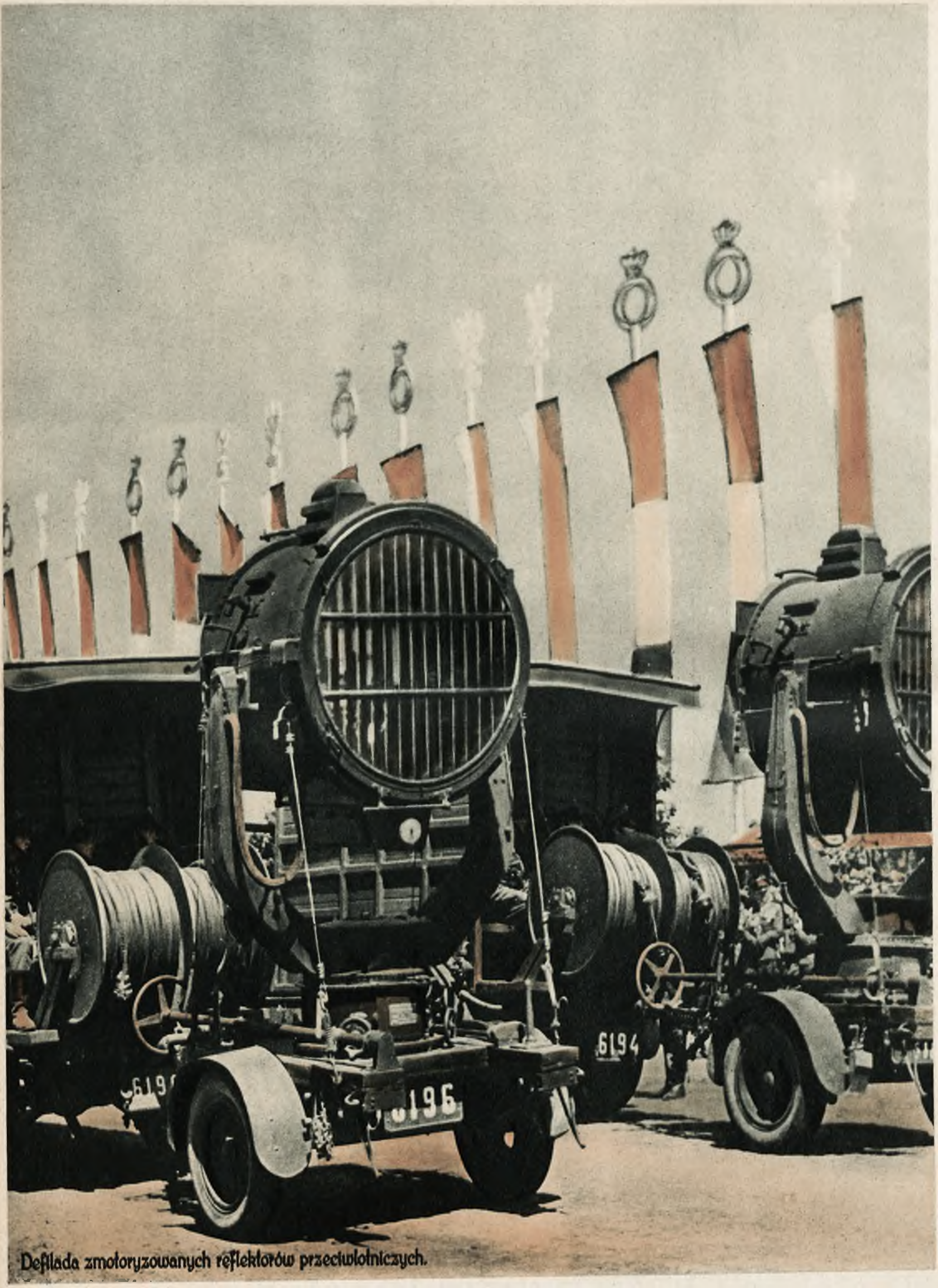
ză, din care nu ne îndoim că „poate rezulta pentru ambele națiuni numai un bine durabil". Garantăm, că din parte-ne nu va fi acel „Joc de paie", vreun foc strălucitor de artificii, care isbucnește repede și se stinge și mai repede, nelăsând în urmă-i nimic, fără numai o clipă de impresie uluitoare. Nu. Incepem un lucru de mult timp chibzuit și în care vedem viitorul. Și nu ne îndoim nici o clipă, că și vecinii noștri de pe celălalt mal al Nistrului și Ceremușului, privesc la această chestiune identic și când noi le strigăm: „trăiască România"!, — ei ne vor răspunde strigând din inimi sincere: „trăiască Polonia"!



Fragment z parku Karola w Bukareszcie



Marszałek Śmigły - Rydz przedstawia J. K. M. Królowi Karolowi II inspektorów armii gen. dyw. inż. Leona Berbeckiego i gen. dyw. Juliusza Rómmla.



Defilada zmotoryzowanych reflektorów przeciwlotniczych.



Defilada samolotów.



Artyleria ciężka defiluje przed Dostojnym Gościem.



Defilada samochodów pancernych.



J. K. M. Król Karol II po złożeniu hołdu
prochom Wielkiego Marszałka.



J. K. M. Król Karol II na manewrach w Biedrusku
pod Poznaniem.



WIZYTA KRÓLA KAROLA II

NA LOTNISKU IM. MARSZAŁKA JÓZEFA PIŁSUDSKIEGO W WARSZAWIE

VIZITA REGELUI CAROL II

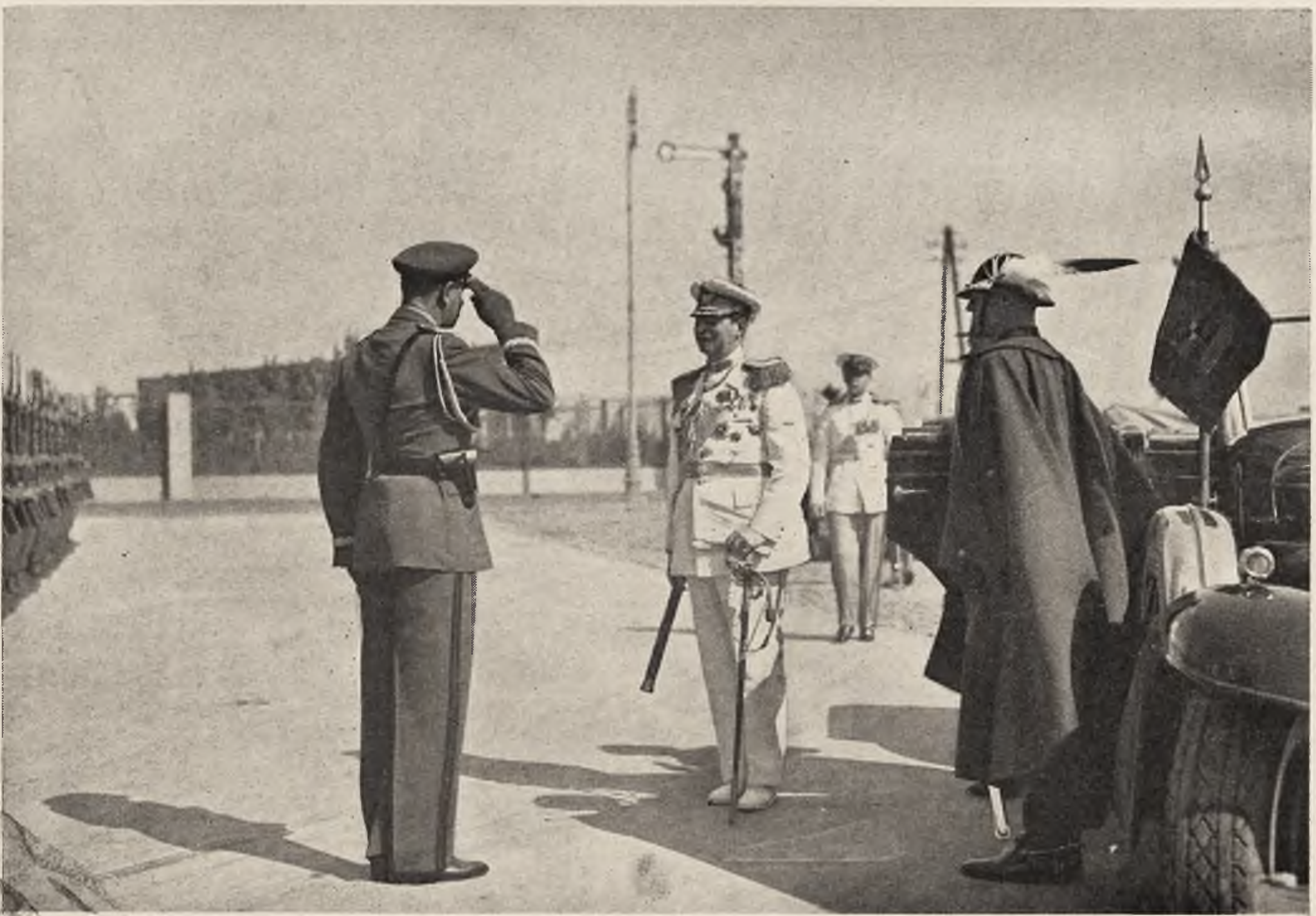
LE AEROPORTUR »MARESALUL JÓZEF PIŁSUDSKI« DIN VARSOVIA

Dzień 27 czerwca 1937 roku pozostawił niezatarte wrażenia w duszach i umysłach żołnierzy Armii Polskiej, którzy dostąpili zaszczytu zaprezentowania swej tężyzny i swego dorobku wyszkoleniowego Monarsze zaprzyjaźnionego państwa Jego Królewskiej Mości, Królowi Wielkiej i Zjednoczonej Rumunii—Karolowi II, podczas defilady na Polu Mokotowskim. ❡ Defilada, o której mowa, była już przedmiotem entuzjastycznych sprawozdań dziennikarskich, prasy polskiej i rumuńskiej, dlatego nie o niej w tej chwili pragniemy pisać, a jedynie o momencie poprzedzającym ją, o wizycie Jego Królewskiej Mości u Lotnictwa Polskiego. ❡ Jak wiadomo, przed rozpoczęciem defilady na Polu Mokotowskim Jego Królewska Mość Karol II, wraz z Księciem Michałem, w towarzystwie Pana Prezydenta R.P. Ignacego Mościckiego i Marszałka Edwarda Śmigłego Rydza, oraz towarzyszących im świt udali się na lotnisko im. Marszałka Jó-

Ziua de 27 iunie 1937, a lăsat impresii de neșters în sufletele și în cugetele ostașilor Armatei Polone, cari au avut onoarea să prezinte vigoarea lor și progresele instrucției lor, Monarhului Statului amic, Majestății Sale Regelui Carol II al României Mari și Unite, în timpul, defilării de pe câmpul Mokotow. ❡ Defilarea despre care este vorba, a fost obiectul unor entuziaste dări de seamă în presa polonă și română; deaceea, nu despre ea dorim să scriem, ci numai despre momentul care a anticipat-o, adică despre vizita Majestății Sale la Aviația Polonă. ❡ După cum se știe, înainte de începerea defilării pe câmpul Mokotow, Majestatea Sa Regele Carol II dimpreună cu Principele Mihai, Domnul Președinte al Republicei Polone Ignacy Mościcki și Mareșalul Edward Śmigły-Rydz cu suitele Lor, S'au dus la aeroportul „Mareșalul Józef Piłsudski" la Okęcie, spre a trece în revistă unitățile aviatice ale aviației militare polone, strânse pe aeroport.

zefa Piłsudskiego na Okęciu, aby dokonać przeglądu zebranych na lotnisku jednostek lotniczych wojskowego lotnictwa polskiego. ❡ To zaszczycenie Lotnictwa Polskiego przez Króla zaprzyjaźnionej Rumunii, nie było tylko czczą formalnością protokółu dyplomatycznego, ale wyrazem zainteresowania jakie Jego Królewska Mość ma dla lotnictwa, a lotnictwa polskiego w szczególności. Zainteresowanie to jest najzupełniej uzasadnione, jeśli weźmiemy pod uwagę cały szereg lat współpracy lotnictwa polskiego z lotnictwem rumuńskim. ❡ „Wszystko nas łączy, a nic nas nie dzieli" ma pełne zastosowanie w lotnictwach obu zaprzyjaźnionych państw. Pełna chwały działalność lotnictwa polskiego podczas wojny w 1919 – 1920 r. zdobyła sobie szczerą i niekłamaną sympatię, oraz uznanie u lotnictwa

❡ Această onoare pe care Regele României amice a făcut – o Aviaţiei Polone, n'a fost numai o formalitate simplă a protocolului diplomatic, ci expresiunea interesului pe care Majestatea Sa îl arată aviaţiei şi în deosebi aviaţiei polone. Acest interes este absolut întemeiat, dacă avem în vedere un întreg şir de ani de colaborare între aviaţia polonă şi aviaţia română. ❡ „Totul ne uneşte, nimic nu ne desparte" îşi are deplina aplicare în aviaţiile ambelor State amice. Activitatea plină de glorie a aviaţiei polone în timpul răsboiului dintre 1919–1920, şi–a câştigat o simpatie sinceră şi nemințită, precum şi o adâncă apreciere a aviaţiei române. Când mai apoi, după indicaţiile Marelui nostru Comandant şi Pedagog al Armatei Polone, în anii de pace, aviaţia polonă a devenit complect independentă faţă de influenţa şi ajutorul străin.



J. K. M. Król Karol II przyjmuje raport dowódcy lotnictwa, gen. br. L. Rayskiego

rumuńskiego. Kiedy następnie, według wskazań naszego Wielkiego Wodza i Wychowawcy Armii Polskiej, w latach pokoju, lotnictwo polskie uniezależniło się całkowicie od wpływów i pomocy zagranicznej, wówczas podało przyjacielską dłoń rozwijającemu się lotnictwu rumuńskiemu. Nasze centra wyszkolenia, nasze pułki i dywizjony lotnicze gościły w ciągu szeregu lat lotników rumuńskich, którzy w lotnictwie polskim pogłębiali swą wiedzę, i utwierdzali swą przyjaźń do kolegów polskich. ℭ Obopólne wizyty lotnictwa rumuńskiego w Polsce i polskiego w Rumunii, dokonywane nieraz całymi dywizjonami lotniczymi z najwyższymi zwierzchnikami lotnictwa na czele, zacieśniały więzy koleżeństwa i sympatii między lotnictwami obu państw. ℭ Nie tylko na drodze uczuciowej i na drodze wzajemnej

atunci a întins mâna prietenească aviaţiei române în desvoltare. Centrele noastre de instrucţie, regimentele şi divizioanele de aviaţie au găzduit în cursul unui şir de ani mulţi aviatori români, cari şi-au aprofundat ştiinţa lor în aviaţia polonă şi şi-au întărit prietenia faţă de colegii poloni. ℭ In anii trecuţi, nu numai odată aviatorii poloni au luat parte la concursuri aviatice alături de aviatorii români. ℭ Vizitele reciproce ale aviaţiei române în Polonia şi ale celei polone în România, care s'au făcut câteodată cu divizioane întregi de aviaţie în frunte cu şefii superiori ai aviaţiei, au strâns legăturile de colegialitate şi simpatie, dintre aviaţiile ambelor State. ℭ Raporturile dintre ambele aviaţii nu s'au sprijinit numai pe sentimente şi pe colaborarea militară reciprocă. La această colaborare, începută în mod fericit de către avia-



Przegląd lotnictwa na lotnisku Okęcie

współpracy wojskowej opierały się stosunki między obu lotnictwami. Do tej współpracy, zapoczątkowanej szczęśliwie przez lotnictwo wojskowe, należy dołączyć współpracę naukową, współpracę polskiego przemysłu lotniczego, polskiego lotnictwa komunikacyjnego i sportowego. ¶ Lotniska rumuńskie znają naszych wojskowych asów lotniczych, znają niezawodnych pilotów komunikacyjnych i naszą zapalną młódź z lotnictwa sportowego i szybownictwa. ¶ W chwili więc, kiedy dowódca lotnictwa polskiego gen. bryg. L. Rayski składał meldunek Jego Królewskiej Mości Karolowi II na najpiękniejszym lotnisku polskim w Warszawie o gotowych do przeglądu dywizjonach lotniczych, reprezentujących wszystkie pułki lotnicze Lotnictwa Polskiego, w sercach zebranych na lotnisku dowódców grup,

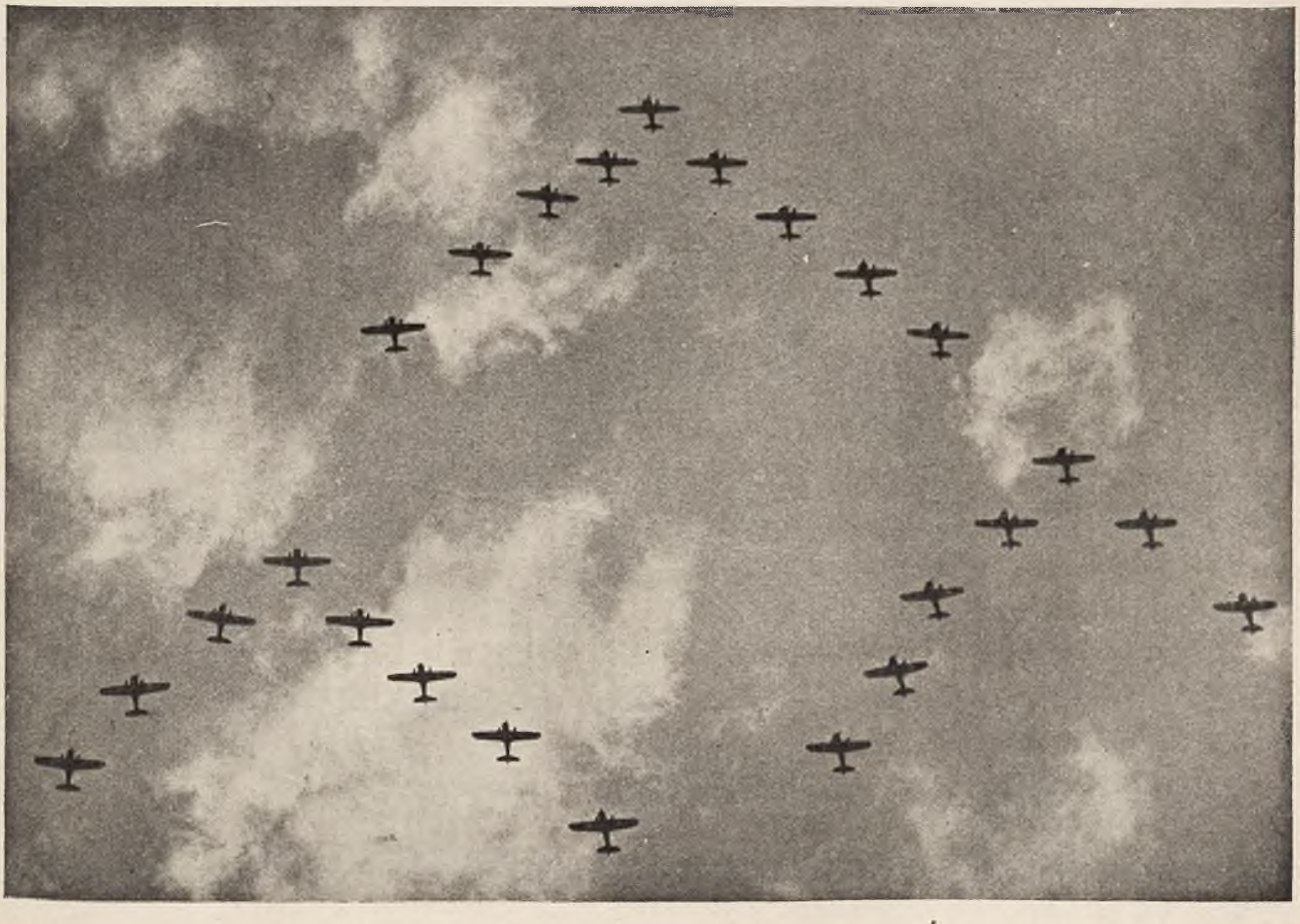
ția militară, trebue adăogată colaborarea științifică, colaborarea industriei aviatice polone și a aviației polone de comunicație și sportive. ¶ Aeroporturile românești cunosc așii noștri aviatici militari, cunosc piloții infailibili ai aviației de comunicație și tineretul nostru entuziast din aviația sportivă și din cea fără motor. ¶ Numeroase performanțe frumoase ale aviatorilor români pe aeroporturile polone și invers, ale aviatorilor poloni sub cerul clar al României, au cucerit inimile cetățenilor celor două țări. ¶ Așa dar, în clipa când Șeful aviației polone, Gen. de brigadă L. Rayski, a raportat Majestății Sale Regelui Carol II că divizioanele de aviație care reprezintau toate regimentele aviatice ale Aviației Polone, sunt gata de a fi trecute în revistă pe cel mai frumos aeroport polon din Varșovia, atunci inimile comandanți-



Odjazd J. K. M. Króla Karola II z lotniska

pułków, dywizjonów i eskadr lotniczych, oraz ich załóg, żywiej zabiły serca uczuciem, jakie istnieje między starymi wypróbowanymi przyjaciółmi. ◖ W przeglądzie i defiladzie lotnictwo polskie oddawało hołd i cześć Najwyższemu Zwierzchnikowi Lotnicwa Rumuńskiego, a w poszumie skrzydeł defilującej armady powietrznej pozdrawiało swych przyjaciół Zbrojne Siły Powietrzne Zaprzyjaźnionej Rumunii.

lor grupelor, regimentelor, divizioanelor și escadrilelor de aviație, strânși pe aeroport, au bătut și mai viu, pline fiind de sentimentele care există între prieteni vechi și încercați. ◖ Prin revistă și defilare, aviația polonă a prezentat omagiul Șefului Suprem al Aviației Române, iar prin zumzetul aripilor flotei aeriene în defilare, a salutat prietenii săi – Forțele Armate Aeriene ale României Amice.



Defilada powietrzna

TYDZIEŃ W RUMUNII

A więc jedziemy do Rumunii... Chcemy na własne oczy zobaczyć, jak się rozwijają siły powietrzne sprzymierzonego królestwa po uniezależnieniu się od wojska naziemnego. ℂ W listopadzie bowiem 1936 r. stworzono w Rumunii nowe ministerstwo–Ministerstwo Lotnictwa i Marynarki. Dwa te elementy siły zbrojnej usamodzielniono i wyjęto z pod kompetencji Ministerstwa Obrony Narodowej. ℂ Podział wojska lądowego, marynarki wojennej i lotnictwa (zarówno wojskowego, jak i cywilnego) pomiędzy dwa, a nie trzy ministerstwa wydaje się nieco sztuczny. Jednakże stał się on niewątpliwie mocnym bodźcem do rozbudowy sił powietrznych naszego sąsiada. ℂ O zagadnieniach organizacyjnych pomówimy zresztą w następnym artykule. Tu chcę jedynie podzielić się z Czytelnikiem ogólnymi wrażeniami z podróży. ℂ Rumunia, nasz bliski i najbardziej zaprzyjaźniony z nami sąsiad, nie jest na ogół tak popularna, jak np. Jugosławia, gdzie nad Adriatyk rok rocznie ciągną liczne wycieczki polskie. ℂ W czasie ośmiodniowego pobytu w Rumunii słyszałem polską mowę tylko 2 razy: pierwszy, w drodze z Polski – w sąsiednim przedziale, gdzie jechała jakaś większa rodzina rodaków, która pomiędzy granicą a Czerniowcami rozsypała się na kawałki, gubiąc na nielicznych tu stacjach po kolei wszystkich swych członków, i drugi – w Konstancy, gdzie zwrócono się do nas z prośbą o pożyczenie 6 lei (20 gr.), których – wobec ograniczeń waluto-



Propagandowa wycieczka powietrzna dziennikarzy rumuńskich

wych – chwilowo zabrakło rodakom ze lwowskiej mniejszości narodowej. ❙ Ale... słyszeliśmy mowę polską jeszcze raz przed wyjazdem z Bukaresztu, gdy w hallu naszego hotelu zebrało się kilkanaście osób, przybyłych własnymi samochodami z Polski. Podróżni liczyli swe kapitały, pozostałe po wycieczce. Wszyscy razem – w dolarach, lejach i złotych posiadali chyba tylko tyle, co na tanią rumuńską benzynę do granicy. ❙ Wróćmy jednak do wrażeń ogólnych. W telegraficznym skrócie byłoby to: upał, kukurydza, winnice, nafta i samochody oraz ruch budowlany we wszystkich dziedzinach. ❙ Aczkolwiek przeżyliśmy w Warszawie bardzo gorący czerwiec, upały rumuńskie wydały się nam nie do zniesienia. Najgorsze było to, że nawet w nocy temperatura wcale się nie obniżała. ❙ Znienawidziliśmy nasze czarne ubrania, w których musieliśmy składać wizyty osobom urzędowym pierwszego dnia pobytu w Bukareszcie. ❙ Po przekroczeniu granicy pociąg biegnie najpierw rozległą doliną Prutu, potem, o kilkadziesiąt kilometrów za Czerniowcami – doliną Seretu. ❙ Jak okiem sięgnąć na prawo i lewo ciągną się pola kukurydzowe, przerywane gajami akacji, z której kwiatów wydobywa się cenny olejek pachnący. Na horyzoncie z prawa – niewysokie góry – te same Karpaty, co u nas. Po pewnym czasie do pól kukurydzy dołączają się winnice. I tak aż do samych „murów" stolicy. O jakieś dwie godziny przed Bukaresztem, gdy tor kolejowy od dłuższego już czasu biegnie niziną Wołoską, zbliżamy się do Alp Transylwańskich. Oglądamy jakby od tyłu rumuńskie królestwo nafty. Od tyłu, bo gros szybów naftowych rozlokowało się na przeciwległych stokach gór. Widzimy szereg wież na grzbiecie, który się ciągnie prawie do Ploeşti – centrum przemysłu naftowego. Samo miasto,



Szef służby prasowej Ministerstwa Lotnictwa i Marynarki, kapitan Christescu śród dziennikarzy

widziane z okna wagonu, to niezliczona ilość rafineryj, jakichś dziwacznych kotłów pionowych, pomalowanych na srebrno, a w nocy iluminowanych tysiącami lamp elektrycznych. ℂ Rafinerie i olbrzymie zbiorniki nafty i benzyny towarzyszą nam dalej aż do Bukaresztu. ℂ Około godz. 5 po południu jesteśmy w stolicy Rumunii. Olbrzymi nowoczesny dworzec Północny. Przed tym jeszcze widzimy budujący się między torami stadion sportowy. Gdy później zapytałem naszego guide'a – jednego z oficerów rumuńskich – dlaczego tak wielki stadion buduje się między torami kolejowymi w dymie parowozów? – otrzymałem odpowiedź, że to własność kolejarzy. Gdy mówiliśmy o lotnictwie sportowym i szkolnym, stale się powtarzało: „to należy do kolejarzy". ℂ Pytam, skąd ta ruchliwość i wszechobecność kolejarzy? Odpowiadają, że to najbogatsze stowarzyszenie w Rumunii. ℂ Istotnie – patrząc na ruch kolejowy w Rumunii, można łatwo się domyślić, że kolejnictwo musi tam kwitnąć. Pociągi są pełne, przynajmniej II i III klasa. Pełny nawet rodzaj „Train bleu", tzw. „Poulman", złożony z 5 – 6 samych wagonów restauracyjnych, który spotkaliśmy w drodze z Konstancy do Bukaresztu. Według słów naszych informatorów, dopłata do tego rodzaju luksusu wynosi zaledwie kilkadziesiąt lei, tj. parę złotych. Zaznaczyć też trzeba, że ceny w wagonach restauracyjnych są dużo niższe, niż u nas i dla tego wagony te wydają obiady i kolacje w 2 – 3 seriach. ℂ W Bukareszcie uderza masa samochodów. Taksówki niczym się nie różnią od lepszych aut prywatnych i są tanie (8½ lei, tj. 26 – 28 gr., litr benzyny). ℂ Drugim ciekawym zjawiskiem jest to, że zarówno chodniki, jak i jezdnia, są dla pieszych. Wieczorem na pewnych ulicach tłumy najspokojniej w świecie spacerują środkiem ulicy.



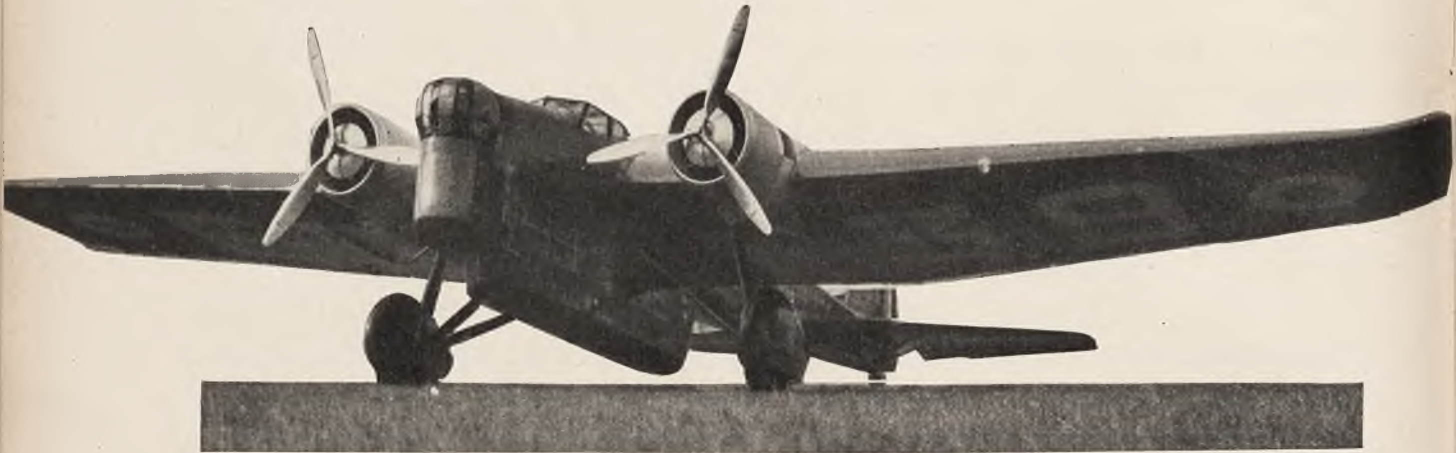
12 pierwszych harcerzy-pilotów z komisją egzaminacyjną – Aeroklub Prahova

Nie widziałem też, by któryś z szoferów na to się rozzłościł. Podjeżdżając do przechodnia, tamującego przejazd, hamują, czekają, aż ten się bez pośpiechu usunie i jadą dalej. Gdy jednak znajdą kawałek wolnej drogi, dają pełny gaz i rozwijają szybkość do 80 km na godz. ◖ Ciekawy też brak godzin policyjnych dla handlu: o 9 wieczór można kupić np. buty, a po północy owoce, gazety itp. ◖ Obok luksusowych samochodów chmary gazeciarzy – wszyscy boso. Mówią, że to raczej z przyzwyczajenia, niż z nędzy? ◖ Nazajutrz po przyjeździe od rana składaliśmy wizyty i dokonywali wywiadów z dygnitarzami lotnictwa. O tym jednak w następnym artykule. ◖ Po tym wypadła nam sobota, gdy praca kończy się o godz. 1 po południu, a zaczyna dopiero w poniedziałek, również o pierwszej. Wyjechliśmy więc do Konstancy i Carmen Silvy. ◖ Trzy i pół godziny idzie pośpieszny pociąg równiną, na której o tej porze wszędzie widać dymki młockarni parowych i olbrzymie sterty słomy, układanej jak góry do zjeżdżania na saneczkach. ◖ Na niewysokich wzniesieniach pasą się stada baranów. Lasów prawie wcale nie ma. ◖ Przecinamy podwójne koryto Dunaju, bynajmniej nie modrego, lecz brudno-żółtego. Między jednym korytem a drugim mieszczą się 2 stacje kolejowe, teren niski, bagnisty lub porośnięty lasem. Następnie – tureckie miasteczko Międzydie z meczetami i Turkami w fezach. Wreszcie Konstanca z cudownym, głębokim błękitem Morza Czarnego. Port morski ze statkami cywilnymi i kilkoma kontrtorpedowcami. ◖ Dwa dni pobytu nad wodą, gdzie upał nie jest tak męczący, jak na kontynencie – i powrót do Bukaresztu. ◖ Wyjazd samochodem do fabryki lotniczej i lotniska w Brasov z zatrzymaniem się w Ploeşti, centrum p. w. lotniczego była ukoronowaniem naszej podróży.



Miasto Galac – Widok z samolotu

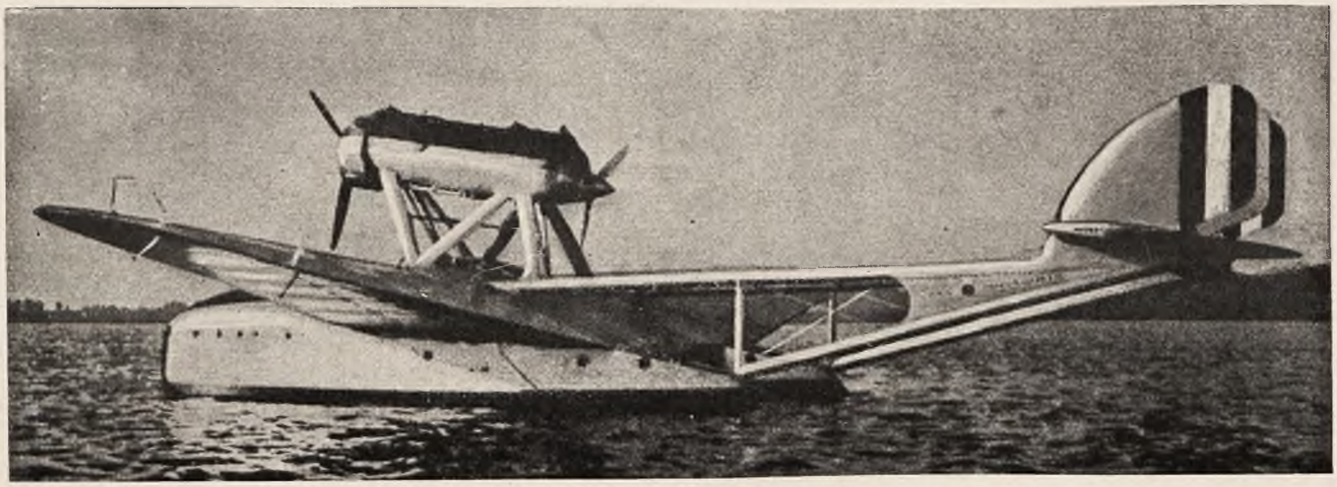
SIŁY POWIETRZNE RUMUNII



Przed wyjazdem z Polski zwróciliśmy się do attaché wojskowego poselstwa rumuńskiego z prośbą o ułatwienie nam nawiązania kontaktu z władzami lotnictwa rumuńskiego i zwiedzenia możliwie większej ilości urządzeń sił powietrznych królestwa. ❙ Dzięki uprzejmości mjra dypl. Baiculescu część pierwsza naszego zadania została wykonana prawie całkowicie. Byliśmy przyjęci przez wszystkie osoby, kierujące rozwojem sił powietrznych Rumunii, oprócz ministra lotnictwa i marynarki, który w czasie naszego pobytu w Bukareszcie był nieobecny. ❙ Ze zwiedzaniem lotnictwa poszło nieco gorzej, albowiem trafiliśmy na okres skróconego urzędowania. Przypadła nam krótka sobota i niemniej krótki poniedziałek (Rumuni pracują w poniedziałki dopiero od 1 po południu, aby móc w pełni wykorzystać week end tak konieczny w południowym klimacie ich kraju). We wtorek było święto lotnicze (Św. Eliasza). We środę wieczorem musieliśmy już wyruszyć w drogę powrotną. ❙ Spodziewaliśmy się zobaczyć jakąś defiladę powietrzną w dn. 20 lipca, jednakże wobec wyjazdu króla Karola II za granicę, uroczystości zostały zawieszone. Dzień ten wykorzystałem wszakże w całej pełni, odbywając podróż samochodem do Brasov — centrum przemysłu lotniczego Rumunii. O tym, zresztą, dalej. ❙ A więc w piątek 16 lipca meldujemy się u naszych attaché — wojskowego i prasowego w Bukareszcie. ❙ Un coup de téléphone do Sztabu Głównego i zjawia się kapitan dyplomowany G. Roșculeț,[1] pilot myśliwski, pracujący w Sztabie, który pozostanie z nami przez cały czas naszego pobytu w Bukareszcie. ❙ Wspaniałą taksówką — zresztą w Bukareszcie wszystkie taksówki są wspaniałymi limuzynami o aerodynamicznych kształtach — jedziemy do Ministerstwa Lotnictwa (ściślej — powietrza) i Marynarki. ❙ Nie jest to olbrzym w rodzaju ministerstw niemieckiego, francuskiego lub włoskiego, a jednak instytucja samodzielna, równorzędna z Ministerstwem Obrony Narodowej, czyli — wojska lądowego. ❙ Kpt. Roșculeț przedstawia nas szefowi biura prasowego ministerstwa kapitanowi P. Christescu. ❙ Przypadek chce, że

1) Czytaj Roszkulec.

kpt. Christescu zebrał u siebie właśnie sprawozdawców lotniczych wszystkich dzienników stołecznych. Około dziesięciu dziennikarzy otaczają nas pytając, jak sprawy prasy lotniczej przedstawiają się u nas. Informujemy o naszym Klubie Sprawozdawców Lotniczych. Myśl stworzenia podobnej organizacji w Rumunii wszystkim niezmiernie się podoba. Zdaje się, że kontakt w tej dziedzinie został nawiązany. ℂ Dzisiejsze zebranie dziennikarzy jest wstępem do raidu powietrznego na trój-silnikowym Fokkerze po wszystkich lotniskach Rumunii. Na pierwszy ogień, w niedzielę, idą Czerniowce, gdzie odbędzie się jakieś święto lotnicze. ℂ Niestety nie mogliśmy się przyłączyć do wycieczki, gdyż w samolocie nie było już miejsc wolnych. ℂ Po pogawędce z dziennikarzami przedstawiono nas admirałowi Bărbuneanu, który w zastępstwie młodszego kolegi pełnił obowiązki sekretarza generalnego ministerstwa. ℂ Do listopada ub. r. zarówno marynarka jak i lotnictwo wchodziły w skład Ministerstwa Obrony Narodowej. W ministerstwie tym istniało stanowisko podsekretarza stanu aeronautyki, jednakże lotnictwo, nieusamodzielnione całkowicie, nie mogło się należycie rozwijać. ℂ W połowie listopada 1936 r. ukazał się dekret o stworzeniu nowego ministerstwa, odrębnego od wojsk lądowych, a wspólnego dla lotnictwa i marynarki. Nawiasem mówiąc, wydaje się, że oba elementy siły zbrojnej wolałyby pójść jeszcze dalej i rozłączyć nieco nienaturalny związek morza z powietrzem, tj. mieć zamiast dwóch wojskowych ministerstw – trzy. ℂ Ministerstwu Lotnictwa i Marynarki podlegają: – Aeronautyka Królewska, – Marynarka Królewska, – Lotnictwo Cywilne, – Marynarka Handlowa, – Centralny Instytut Meteorologiczny, – Biuro Hydrograficzne i Aerofotogrametryczne, – Kasa Narodowego Funduszu Lotnictwa, – Rumuńska Służba Morska. ℂ Poza tym Ministerstwu Lotnictwa i Marynarki podlega całkowicie obrona przeciwlotnicza kraju. ℂ Przy ministerstwie istnieje Najwyższa Rada Lotnictwa i Marynarki, w której skład wchodzą dowódcy i kierownicy wszystkich działów lotniczych i morskich oraz przedstawiciele niektórych zainteresowanych ministerstw, jak Obrony Narodowej, Komunikacji, Przemysłu i Handlu itp. ℂ Nie będę przytaczał organizacji ministerstwa, bo wszystkie takie organizacje są do siebie podobne. W wypadku rumuńskim każdy dział albo wykonuje podwójną pracę dla lotnictwa i dla marynarki, albo też jest zdublowany, np. dyrekcja konstrukcyj lotniczych i obok – dyrekcja konstrukcyj morskich itd. ℂ Pierwszym ministrem lotnictwa i marynarki był inż. N. Cs. Caranfil, który stworzył nowe ministerstwo i o którym lotnicy rumuńscy mówią z wielkim szacun-



Savoia „S-55"



P. Radu Irimescu

minister Lotnictwa i Marynarki

kiem. Nie był to lotnik, lecz posiadał duży talent organizacyjny i administracyjny. Jednakże już w styczniu b. r. wskutek starć z ministrem wojny (przytaczam według prasy francuskiej) podał się do dymisji. Miejsce jego zajął były marynarz i lotnik lądowy z czasów wojny światowej Radu Irimesco, który, jak mogliśmy stwierdzić naocznie rozbudowuje lotnictwo rumuńskie w bardzo szybkim tempie. ¶ Następną wizytę złożyliśmy dowódcy bukareszteńskiego okręgu lotniczego, generałowi eskadry (generał brygady) Konstantemu Beroniady, który w danej chwili pełnił obowiązki dowódcy całego lotnictwa wojskowego. ¶ Stary, przedwojenny jeszcze lotnik, członek międzynarodowego klubu lotniczego Vielles tiges[1]) przyjął nas niezmiernie mile i przedstawił po krótce organizację lotnictwa wojskowego. ¶ A więc na czele aeronautyki wojskowej, która składa się z lotnictwa, wojsk balonowych, obrony przeciwlotniczej, szkół i służb, stoi dowódca sił powietrznych, ze sztabem. ¶ Całe terytorium Rumunii dzieli się na okręgi

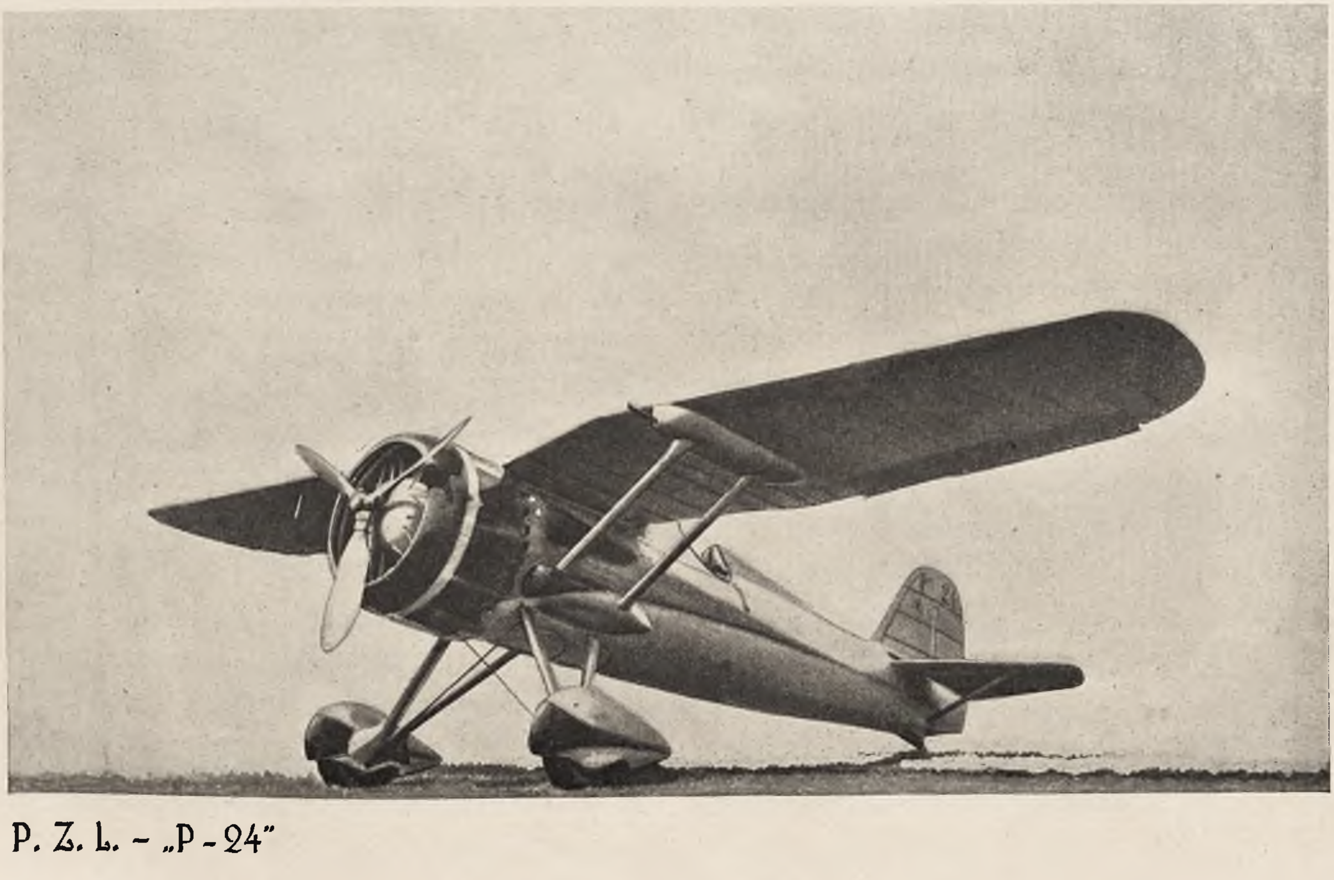
1) Należą piloci z dyplomem z przed 1 sierpnia 1914 r. Siedziba klubu - Paryż.

powietrzne, którymi dowodzą generałowie-dowódcy okręgów. ¶ Jednostkami sił powietrznych w czasie pokoju są flotylle: lotnicze lądowe, lotnicze morskie (1) i balonowe (1) odpowiadające organizacyjnie naszemu pułkowi lotniczemu. ¶ Ile jest tych flotylli generał nam nie powiedział. Ostatnie roczniki mówią o trzech lądowych i 1 morskiej. Są to jednak, prawdopodobnie, wiadomości nieco przestarzałe, widziałem bowiem nową jednostkę bombardującą, nie wymienioną ani w angielskim „All the warld's Aircraft" Jamesa, ani w niemieckim „Luftwehr". Widocznie usamodzielnienie lotnictwa daje już swe dobre wyniki. ¶ Obrona przeciwlotnicza czynna zorganizowana jest w pułku przeciwlotniczym i samodzielnych dywizjonach, obejmujących po 2 baterie armat pl. ¶ Poza tym istnieją inne formacje obrony przeciwlotniczej czynnej i biernej. ¶ Bazy lotnicze stanowią samodzielne formacje. ¶ Jeżeli chodzi o samoloty, to bodaj całe lotnictwo myśliwskie wyposażone jest w nasze P.Z.L.11 i 24, które Rumuni kupili zarówno jako maszyny gotowe, jak i licencje na ich produkcję. ¶ Już dojeżdżając do Bukaresztu zobaczyłem na lotnisku szereg starych znajomych przygotowanych do startu. Następnie, będąc w państwowej fabryce samolotów w Brasou widziałem w robocie dużą ich serię prawie gotową. ¶ Lotnictwo bombardujące ma Potezy 54 i Bloch — jaki typ gen. Beroniady nam nie powiedział. W lotnictwie morskim prym trzymają włoskie Savoia 55, typ, na którym Balbo latał przez Atlantyk na wystawę chicagoską, i inne typy — również Savoii. ¶ W lotnictwie obserwacyjnym istnieją jeszcze Potezy 25, które wkrótce będą zastąpione przez samoloty własnej konstrukcji. ¶ Po rozmowie z gen. Beroniady udaliśmy się do dowódcy obrony przeciwlotniczej generała eskadry Konstantego Telemaca. I tu przedstawiono nam zasadnicze cechy organizacji obrony nieba Rumunii. Nie będę ich przytaczał, gdyż omówione już są w jednym z poprzednich artykułów rumuńskich. ¶ Podkreślić tylko trzeba, że dział o. pl. wraz z zaopatrzeniem, nawet artyleryjskim przeszedł całkowicie z kompetencji wojsk lądowych do lotnictwa. ¶ Wreszcie ostatnią oficjalną wizytą była wizyta u dyrektora lotnictwa cywilnego, komandora (pułkownika) Scarlata Rădulescu. ¶ Pułkownik pełni dwie funkcje jednocześnie: poza kierownictwem lotnictwa cywilnego jest on dowódcą flotylli wojsk balonowych, ale jak mówią, pracuje od 8 rano do 11 wieczór. ¶ W ciasnym pomieszczeniu dyrekcji wpadliśmy w jakiś niesamowity wir interesantów. Po dokładniejszym rozejrzeniu się zobaczyliśmy u wielu z nich nasze odznaki pilotów. Okazało się, że właśnie powróciła ekipa pilotów komunikacyjnych z Polski, gdzie przeszkalała się na Lockheedy. Zagadnięci przez nas odzywali się o stage'u u nas z wielkim uznaniem. ¶ Lotnictwo komunikacyjne w Rumunii nie przekroczyło jeszcze granic swego kraju. Obsługuje ono szereg linij wewnętrznych, rozchodzących się promieniami z Bukaresztu do: Konstancy, Arada, Czerniowiec itd. ¶ Natomiast z entuzjazmem mówił komandor Rădulescu o mającej nastąpić w najbliższej już przyszłości współpracy z naszym „LOTEM", zarówno w stronę Warszawy, jak i bliskiego Wschodu. ¶ Co się tyczy lotnictwa sportowego i lotniczego przysposobienia wojskowego, które podlega również komandorowi Rădulescu, udzielił nam najwięcej informacyj, a nawet powoził mnie swoim samolotem, dusza tego lotnictwa, dyrektor szkoły lotniczej Prahova profesor matematyki i pilot — amator Jerzy Ţinta.[1] ¶ Od kilku lat profesor politechniki zajmuje się więcej lotnictwem niż matematyką: jak sam mówi, lata od 2 do 6 godzin dziennie i — trzeba przyznać — pilotuje samolot doskonale. ¶ Zasady organizacji kierownictwa lotnictwa popularne-

1) Czytaj Cinta.

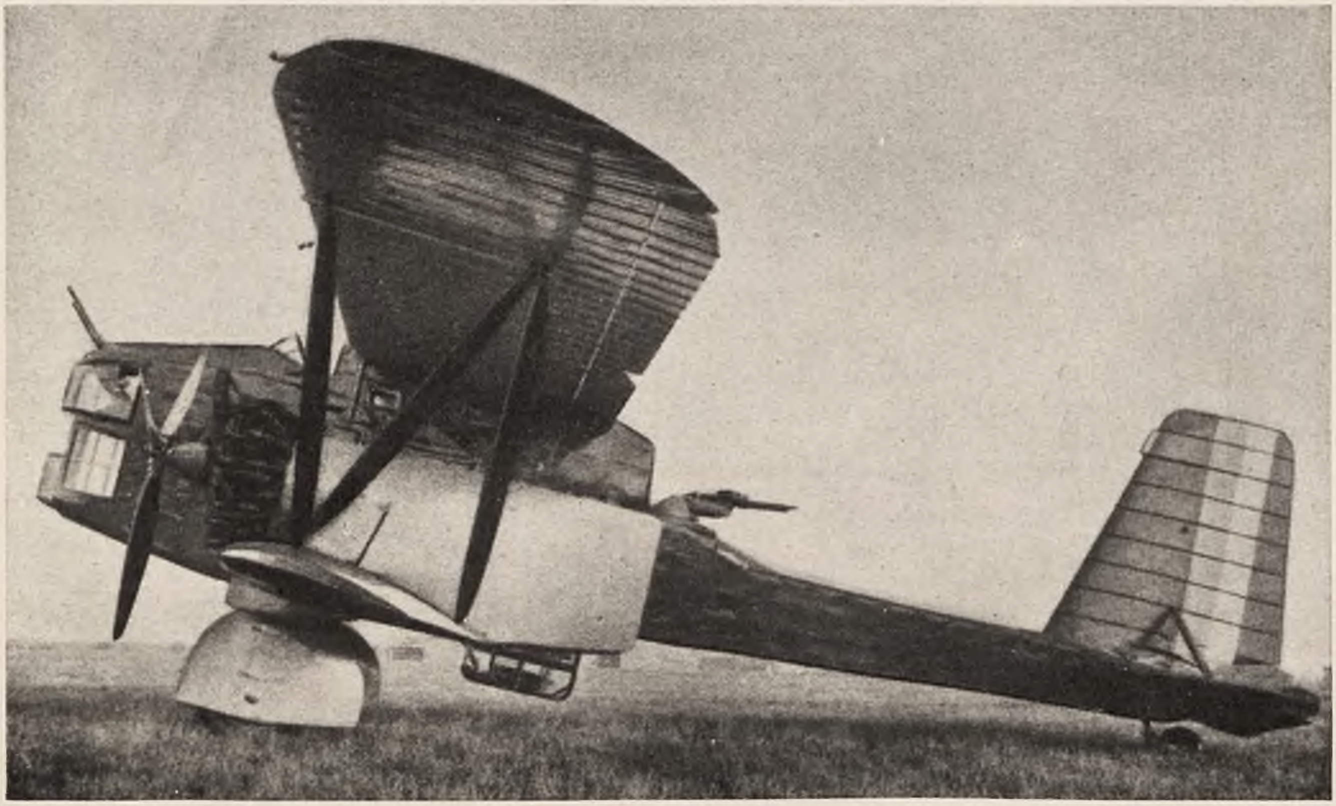
go czytelnik znajdzie w rumuńskim artykule prof. Ţinta, tu chcę przedstawić tylko ogólne wrażenia z wycieczki prywatnym samochodem kapitana-pilota M. Oprişan.[1]) do Brasou, w której wzięli udział prof. Ţinta i kpt. pil. Roşculeţ. ◖ Pierwszym przystankiem w drodze do celu było właśnie lotnisko bukareszteńskie Baneasa, gdzie pokazano mi przede wszystkim hangar z samolotami turystycznego klubu stolicy. Zobaczyłem tam około 20 maszyn różnych typów zagranicznych, głównie niemieckich, jak Fieseler, Focke Wulf i przede wszystkim Bücker „Jungmann". Tę ostatnią maszynę ma profesor jako personalną, jej się używa do doskonalenia pilotów i nawet do początkowego treningu, ją się widzi najwięcej i po kilka nowych jej egzemplarzy wyjechała w tych dniach do Niemiec ekipa. ◖ Poza tym są maszyny czeskie; polskich RWD Rumuni nie mają. ◖ Pokazano nam rumuński Icar-Raab — samolot treningowy, który w przyszłości ma zastąpić maszyny obce. Na razie jest w mniejszości. ◖ Właśnie w czasie mego pobytu na lotnisku Baneasa jakaś trójka amatorów-pilotów wykonywała lot w kluczu. Samoloty te śmiało można było postawić w szeregi lotnictwa wojskowego. ◖ Po zwiedzeniu Baneasa udaliśmy się do Ploeşti, gdzie profesor Ţinta ma swoją szkołę. Tu były już same Bückery „Jungmann". Profesor koniecznie chciał mi pokazać inne lotnisko tej samej szkoły, oddalone o jakieś 10 minut lotu od głównego. Usadowiłem się w Bückerze i nie żałowałem później, że dokonałem krótkiego lotu nad rejonem naftowym. Wprawdzie lotnisko, które było głównym celem naszego lotu, okazało się tylko skrawkiem pola z oznaczonymi wapnem granicami i napisem po środku, bez żadnych zabudowań (uczniowie przylatują tam na ćwiczenia z Ploeşci), widziałem jednak z lotu ptaka największy skarb Rumunii — jej przemysł naftowy. Stąd sąsiad nasz czerpie swe bogactwa i energię pracy. ◖ Dalej jechaliśmy cudowną doliną Prahova i jeszcze ładniejszą Timieşa obok Sinaia do wielkiego miasta przemysłowego Brasou.

[1]) Czytaj Opriszan.



P. Z. L. — „P - 24"

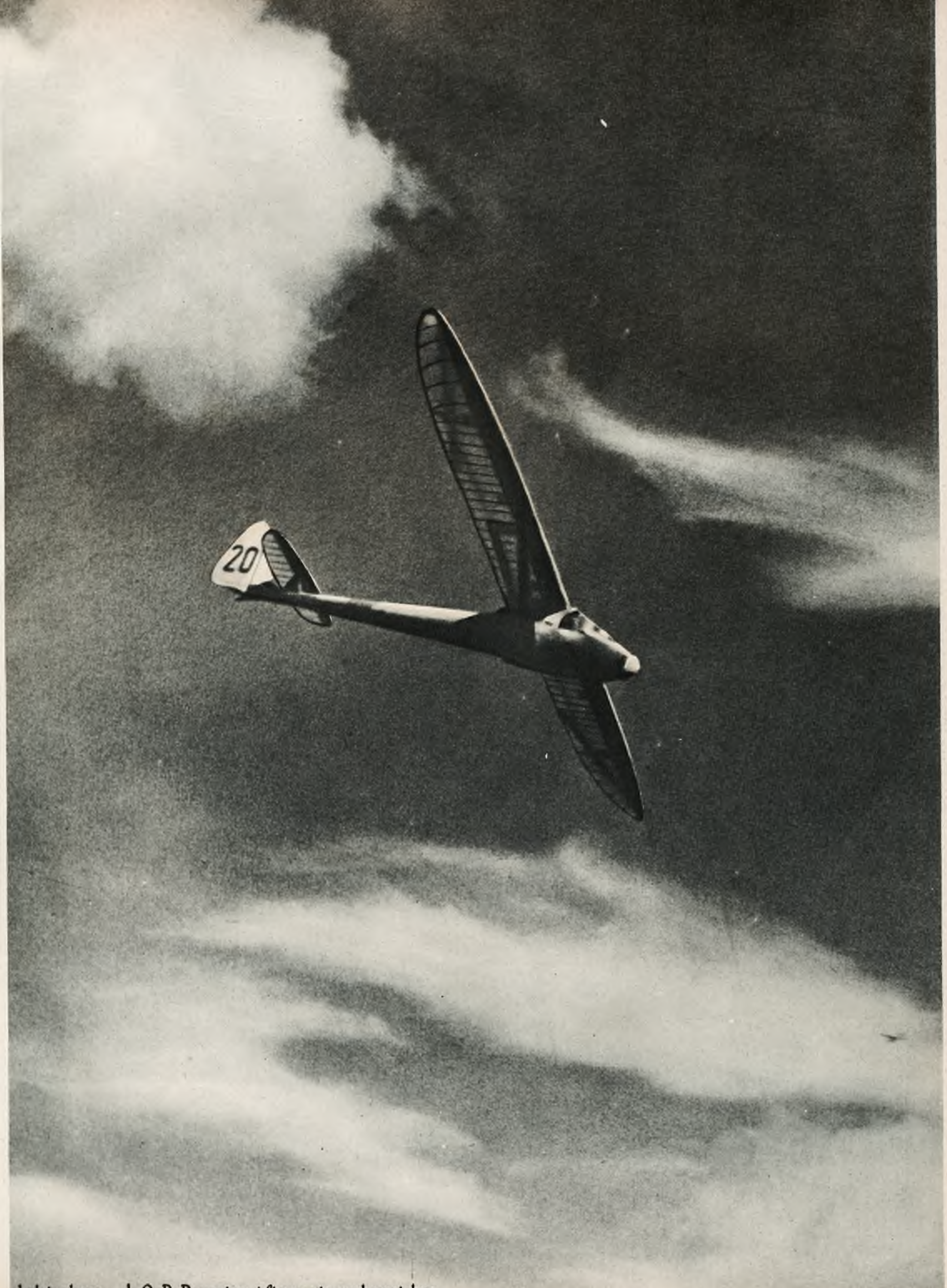
¶ W Brasov pokazano mi wielką państwową fabrykę lotniczą, która w chwili obecnej znacznie się rozbudowuje. ¶ W jednej z wielkich hal widzimy w montażu nasze P.Z.L. 11, budowane przez Rumunów z licencji. Dalej wielkie kadłuby-łodzie wodnosamolotów Savoia... praca wre. Podwórka fabryki zawalone są materiałem budowlanym, oto powstają nowe wielkie hale, rośnie jakaś wieża... Po przeciwnej stronie lotniska nowiutkie hangary pułku lotnictwa bombardującego... W kącie hangar lotnictwa turystycznego – aeroklubu Brasov... ¶ Na każdym kroku widać wielki i zbawienny wpływ usamodzielnienia się lotniotwa rumuńskiego. ¶ Późno wieczorem wracamy do Bukaresztu z przekonaniem, że obecny wysiłek młodego ministerstwa nie pójdzie na marne, że już teraz lotnictwo rumuńskie jest siłą realną, niedługo zaś będzie tym, co razem z naszymi pułkami stanie się głównym narzędziem obrony szerokiego pasa nieba od morza Bałtyckiego po morze Czarne. ¶ Podkreślić tu też trzeba samowystarczalność lotnictwa rumuńskiego, a raczej całej Rumunii pod względem zasobów materiałów pędnych. W roku 1936 ogólne wydobycie ropy naftowej wynosiło 8.700.000 ton. Z tego 95 procent surowca przerobiono w Rumunii, skonsumowano zaś w kraju tylko 20 procent, a 80 eksportowano. Oznacza to, że na wypadek wojny Rumunia może zwiększyć swoją konsumcję pięciokrotnie bez czyjejkolwiek pomocy z zewnątrz. Oczywiście sytuacja taka niezmiernie ułatwia zarówno rozwój pokojowy lotnictwa, jak i jego mobilizację. ¶ Wydaje się też, że właśnie przemysł naftowy w czasie wojny okaże się obiektem najbardziej pociągającym dla nieprzyjacielskiego lotnictwa bambardującego. Zajmuje on obszary rozległe, trudne do obrony, a łatwe dla napadu. Ploeşti – centrum tego przemysłu oddalony jest od granicy wschodniej zaledwie o godzinę lotu nowoczesnego bombowca. Trafnie rzucona bomba zapalająca wywoła pożar, który trudno będzie ugasić. A więc zagadnienie o. pl. w Rumunii stoi na pierwszym planie.



Breguet – „Br - 41"



Gen. dyw. inż. Leon Berbecki
prezes Zarządu Głównego L. O. P. P.



Lot żaglowy – L. O. P. P. popiera i finansuje szybownictwo.



W szkole szybowcowej L. O. P. P. wre praca.



L. O. P. P. szkoli skoczków spadochronowych.



Na starcie – L. O. P. P. szkoli szybowników.



Społeczeństwo zorganizowane w L. O. P. P. kupuje samoloty dla szkół i aeroklubów.



Na szybowisku.

RUMUŃSKIE TOWARZYSTWO PROPAGANDY LOTNICTWA
ASOCIAŢIA ROMÂNĂ PENTRU PROPAGANDA AVIAŢIEI

W tym roku, minęło dziesięć lat od powstania Rumuńskiego Towarzystwa Propagandy Lotnictwa, znanego pod skróconą nazwą A. R. P. A.

ZADANIA A. R. P. A.

Od chwili swego powstania, tj. od 30 marca 1927 r. A. R. P. A. miała potrójne zadanie: wzbudzić ogólne zrozumienie idei lotnictwa; stworzyć na powierzchni całego kraju jak najwięcej lotnisk, by uczynić lot pewnym; założyć jak najwięcej szkół lotniczych celem przygotowania maksymalnej liczby pilotów turystycznych, którzy by stanowili rezerwę w rozporządzeniu wojska na wypadek wojny. ¶ Aby wykonać to potrójne zadanie A. R. P. A. starała się rozwijać swą działalność w wielu kierunkach: informowała stale tych wszystkich, którzy wykazywali zainteresowanie lotnictwem, o wszelkich zdobyczach w tej dziedzinie u nas i za granicą; stworzyła i uruchomiła oddział lotnictwa sanitarnego; popierała turystykę powietrzną, zachęcając do lotów wszystkich tych, którzy interesują się lotnictwem; w miarę możności zwiększyła ilość szkół pilotów; popierała przeloty i walkę o narodowe rekordy lotnicze; organizowała pokazy lotnicze, uroczystości o charakterze lotniczym i zawody z nagrodami dla lotników rumuńskich, wydobywając wszystkie zalety, które zapewnią skrzydłom rumuńskim sławę i zwycięstwo w możliwej wojnie. ¶ Krótko mówiąc, A. R. P. A. była pierwszą instytucją, powstałą z prywatnej inicjatywy, która walczyła o stworzenie opinii przychylnej dla lotnictwa.

S'au împlinit, în acest an, zece ani de când a luat fiinţă Asociaţia Română pentru Propaganda Aviaţiei, cunoscută sub numele prescurtat A. R. P. A.

CE URMĂREŞTE A. R. P. A.

Odată cu crearea ei, la 30 Martie 1927, A. R. P. A. şi-a propus un întreit scop: să creeze un curent popular pentru ideea de aviaţie; să amenajeze pe tot întinsul ţării un număr cât mai mare de terenuri de aviaţie, care să dea siguranţă sborului; să înfiinţeze un număr cât mai mare de şcoli de aviaţie, pregătind câţi mai mulţi piloţi de turism, cari să fie o rezervă la dispoziţia armatei în caz de răsboi. ¶ Pentru realizarea acestui întreit scop, A. R. P. A. a căutat să-şi desfăşoare activitatea în mai multe direcţii: — să informeze permanent pe toţi cei cari se interesează de aviaţie, despre tot ces'a realizat la noi şi în alte ţări; — să realizeze şi să pună în funcţiune o secţiune de aviaţie sanitară; — să încurajeze turismul aerian, îndemnând către sbor pe toţi aceia cari se interesează de aviaţie; — să înfiinţeze şcoli de pilotaj cât mai multe; — să sprijine raiduri şi recorduri naţionale de aviaţie; — să organizeze meetinguri aeriene, festivităţi, cu caracter aviatic, precum şi întreceri cu premii între sburătorii români, stimulând în acest mod toate calităţile care pot să asigure aripilor româneşti glorie şi siguranţă într'un eventual răsboi. Intr'un cuvânt, A. R. P. A. a fost cea dintâi instituţie isvorîtă din iniţiativa particulară, care a luptat pentru crearea unui curent în favoarea aviaţiei.

ORGANIZACJA I KIEROWNICTWO

Towarzystwo A. R. P. A. stara się zgromadzić w ramach instytucji jak największą ilość członków czynnych i sympatyków w przekonaniu, że siła tego towarzystwa tkwi właśnie w jego liczebności. ❡ Członkowie czynni płacą składkę w wysokości dziesięciu lei miesięcznie, sympatycy zaś–tylko pięć lei. ❡ Towarzystwo ma szereg oddziałów w większych miastach kraju, gdzie znalazły się serca i dusze, które zajęły się ich organizacją i działalnością. We wszystkich miastach powiatowych założono takie oddziały, mające na celu działalność przede wszystkim propagandową. Na czele oddziału stoi komitet, złożony z członków z urzędu i wyboru przez walne zebranie. ❡ Członkami z urzędu są: dowódca garnizonu, sędzia najstarszy stopniem, dziekan izby adwokackiej, starosta powiatowy (t. zwany „prefect"), bur-

ORGANIZARE ŞI CONDUCERE

Asociaţia A. R. P. A. urmăreşte să strângă în juru-i câţi mai mulţi membri activi şi aderenţi, având convingerea că puterea înfăptuirilor stă în acest număr. ❡ Membrii activi plătesc o cotizaţie de zace lei pe lună, iar membrii aderenţi numai cinci lei. ❡ Asociaţia are un număr de Filiale în oraşele mai însemnate din ţară, unde s'au găsit inimi şi suflete care se pot ocupa 'de 'organizarea şi activarea lor. ❡ În toate capitalele de judeţ s'a înfiinţat câte o Filială care să activeze pentru realizarea operei de propagandă. Filială condusă de un comitet compus din membi de drept şi membri aleşi de adunarea generală. Membri de drept sunt: comandantul garnizoanei, magistratul cel mai înalt în grad, decanul baroului, prefectul judeţului, primarul oraşului, reprezentanţii şcoalei şi Bisericii cei mai înalţi în grad şi preşedin-



Ćwiczenia cywilnej szkoły pilotów w Prahova

mistrz miasta, najstarsi przedstawiciele szkoły i kościoła, wreszcie prezes Izby Przemysłowo-Handlowej. ◖ Każdy oddział może posiadać w dzielnicy, w której rozwija swą działalność, mniejsze organizacje: sekcje i podsekcje oraz ugrupowania wiejskie. Wszystkie te orgaganizacje zostają pod kierownictwem i kontrolą oddziału.

KIEROWNICTWO CENTRALNE

Kierownictwo centralne towarzystwa należy do rady, złożonej z 17 członków, wybranych przez walne zebranie na okres trzy-letni. Z pośród członków tej rady wybiera się jednego prezesa, dwóch wiceprezesów, administratora – delegata oraz komitet kierowniczy, składający się z trzech członków. Kontrolę wykonywuje komisja rewizyjna. ◖ Obecnym prezesem rady jest inżynier Gigurtu, administratorem zaś i delegatem – inżynier N. Caranfil, były minister lotni-

tele Camerii de Comerț și Industrie. ◖ Fiecare Filială poate avea în regiunea în care-și desfășoară activitatea, organizațiuni mai mici: secțiuni și subsecțiuni și grupări sătești. Toate aceste organizațiuni se îndrumează și se controlează de Filială.

CONDUCEREA CENTRALEI

Conducerea Centralei asociației este încredințată unui consiliu compus din 17 membri, aleși pe trei ani de adunarea generală. Din sânul acestui consiliu se alege un președinte, doi vicepreședinți, un administrator delegat și comitetul de direcție compus din trei membri. Controlul este exercitat de o comisie de cenzori. ◖ Președintele actual al consiliului este d. inginer Gigurtu, iar administrator delegat este d. inginer N. Caranfil, fost ministru al Aerului și Marinei. ◖ Sediul central al asociației este la București, calea Victoriei nr. 86.



Fokker P. L. L. „Lot" na lotnisku w Czerniowcach



Krajobraz rumuński z lotu ptaka

ctwa i marynarki. ¶ Siedzibą kierownictwa centralnego towarzystwa jest Bukareszt.

DOCHODY I MAJĄTEK A. R. P. A.

Dochody stowarzyszenia pochodzą ze składek członkowskich, z ofiar publicznych i zasiłków, wreszcie z premij które towarzystwo otrzymuje od Ministerstwa Lotnictwa i Marynarki, na wyszkolenie pilotów w szkołach towarzystwa.

PRZYWILEJE CZŁONKÓW CZYNNYCH A. R. P. A.

Każdy zapisujący się na członka czynnego, a więc każdy płacący składkę miesięczną w wysokości 10 lei, tj. 120 lei rocznie, korzysta z następujących przywilejów w towarzystwie: – otrzymuje tygodnik „Cerul Nostru" oraz inne czasopisma wydawane przez towarzystwo po zniżonej cenie; – każdy oddział, który pozyska 2.000 członków czynnych, może wysłać do szkoły pilotów towarzystwa A. R. P. A. jednego młodzieńca do nauki bezpłatnej; – członkowie czynni otrzymują zniżki od taryf transportowych na państwowych liniach powietrznych; – turyści powietrzni, członkowie A. R. P. A. otrzymują bezpłatną pomoc techniczną i pomieszczenie w hangarach A. R. P. A. w czasie podróży powietrznych; – mają bezpłatny wstęp na wszystkie zawody i pokazy lotnicze, zorganizowane przez A. R. P. A.; – korzystają z bezpłatnych informacyj, badań i studiów, dotyczących wszelkich zagadnień z dziedziny lotnictwa, które ich interesują; – Oprócz tych korzyści materialnych członkowie czynni A. R. P. A. mają zadowolenie moralne, że chociaż trochę przyczynili się przez sympatię, zrozumienie i pieniądze – do podniesienia i sławy skrzydeł rumuńskich, które są jedyną bronią do najskuteczniejszej obrony naszego nieba i prestiżu Narodu.

VENITURILE ȘI BUNURILE A. R. P. A. – EI.

Veniturile asociației provin din cotizațiile membrilor, din primele pe care asociația le primește dela Ministerul Aerului și Marinei, pentru piloții brevetați în școlile sale.

AVANTAJE PENTRU MEMBRII ACTIVI AI A. R. P. A. – EI.

Oricine se înscrie ca membru activ, deci oricine plătește o cotizație de 10 lei pe lună, adică 120 lei pe an, se bucură de următoarele avantagii din partea Asociației: – primește revista săptămânală „Cerul Nostru", precum și alte publicații editate de Asociație, cu preț redus; – orice Filială care reușește să strângă 2.000 de membri activi, poate trimite la Școlile de pilotaj ale A. R. P. A. – ei un tânăr scutit de orice taxe; membrii activi pot obține reduceri din tarifele de transport pe căile aeriene ale Statului; – pot obține deasemenea 50% reducere din taxele de sbor de agrement la meetingurile organizate de A. R. P. A.; – turiștii aerieni membri ai A.R.P.A.–ei pot dobândi gratis asistența personalului și hangarelor A. R. P. A. – ei, în călătoriile lor aeriene; – membrii activi au participarea gratuită la toate meetingurile și manifestările aeronautice, organizate de A. R. P. A.; – ei pot obține informațiuni, cercetări și studii gratuite cu privire la orice problemă care îi interesează, din domeniul aviației; – membrii activi ai A. R. P. A. – ei, au pe deasupra oricărui avantaj de ordin material, satisfacția că au contribuit puțin cu sufletul lor, cu înțelegerea și cu banul lor, la înălțarea și faima aripelor românești, care sunt singurele arme de apărare a prestigiului național și a hotarelor cerului nostru.

OBRONA PRZECIWLOTNICZA KRAJU

APĂRAREA ANTIAERIANĂ A TERITORIULUI

W myśl Ustawy o utworzeniu, organizacji i działalności Ministerstwa Powietrza i Marynarki z roku 1936 wyższe kierownictwo obrony przeciwlotniczej kraju—czynnej i biernej—należy wyłącznie do tego ministerstwa. ¶ Przed ogłoszeniem tej ustawy obroną przeciwlotniczą czynną kierowało Ministerstwo Obrony Narodowej, obrona zaś bierna należała do Ministerstwa Spraw Wewnętrznych. ¶ W organizowaniu i kierowaniu obroną przeciwlotniczą czynną, Ministerstwo Powietrza i Marynarki działa w myśl obowiązujących przepisów oraz zasad, ustalonych przez Sztab Główny. Według tych zasad obrona przeciwlotnicza czynna składa się z: ogólnej służby terytorialnej obserwacji i alarmu, która ma za zadanie zbieranie i przekazywanie wiadomości o zjawianiu się lotnictwa nieprzyjaciela i o trasach jego lotu; środków obrony przeciwlotniczej oraz lotniczych umieszczonych w różnych punktach i strefach wrażliwych, za pomocą których należy przeszkodzić lotnictwu wrogiemu w wykonaniu zamierzonych zniszczeń. ¶ Kierownictwem obrony przeciwlotniczej biernej, oprócz dowództw i formacyj podległych, zajmujących się w swych strefach działania również obroną bierną kraju, zajmuje się Ministerstwo Powietrza i Marynarki i ma do pomocy: 1 — komitet uzgadniający obrony przeciwlotniczej biernej — organ pracujący w Ministerstwie Powietrza i Marynarki, który ma w swym składzie delegatów wszystkich ministerstw i instytucyj zainteresowanych w obronie przeciwlotniczej biernej; 2 — inne ministerstwa zainteresowane w tym zagadnieniu, które są odpowiedzialne za organizację obrony przeciwlotniczej biernej na szczeblach władz

Conform prevederilor Legii de înfiinţarea, organizarea şi funcţionarea Ministerului Aerului şi Marinei, din cursul anului 1936, conducerea superioară a apărării antiaeriene a teritoriului — activă şi pasivă — revine acestui Departament, spre deosebire de organizarea existentă până la apariţia sus citatei legi, după care apărarea antiaeriană activă era îndrumată de Ministerul Apărării Naţionale, iar apărarea pasivă revenea Ministerului de Interne. ¶ In organizarea şi conducerea apărării antiaeriene active, Ministerul Aerului şi Marinei activează având la bază prescripţiunile regulamentelor în vigoare şi principiile stabilite de Marele Stat Major, conform cărora apărarea antiaeriană activă cuprinde: — un serviciu general teritorial de pândă şi alarmă, cu misiunea de a culege şi transmite informaţiile asupra formaţiunilor de aviaţie inamice şi asupra itinerariului urmat; — mijloacele de A. C. A. şi aviaţie, afectate diferitelor puncte sensibile şi zone, prin acţiunea cărora să se împiedice aviaţia inamică în executarea distrugerilor ce şi le-a propus. ¶ In îndrumarea apărării antiaeriene pasive, pe lângă Comandamentele şi formaţiile în subordine, care în raza lor de acţiune cuprinde şi apărarea antiaeriană pasivă a teritoriului, M. A. M. este ajutat de: 1. Comitetul de Coordonare a măsurilor de apărare pasivă, organ care funcţionează sub preşedinţia Ministerului Aerului şi Marinei şi are în sânul său delegaţi ai tuturor Departamentelor şi instituţiilor interesate în apărarea antiaeriană pasivă; 2. restul Departamentelor interesate de această problemă şi care sunt răspunzătoare de organizarea apărării



podległych, np.: Ministerstwo Spraw Wewnętrznych — w powiatach i gminach, Ministerstwo Przemysłu i Handlu — w instytucjach przemysłowych, Ministerstwo Powietrza i Marynarki — w jednostkach, zakładach i instytucjach wojskowych itd. ¶ Podstawą do organizacji i wykonywania obrony przeciwlotniczej biernej jest Regulamin Obrony Przeciwlotniczej Biernej z roku 1933, który postanawia, że każda gmina, każdy powiat, każdy zakład przemysłowy i każda instytucja publiczna lub prywatna obowiązana jest sama sobie organizować obronę przeciwlotniczą bierną, stosując konieczne środki, by zapewnić: alarm i gaszenie świateł; obronę bierną personelu i materiału; pomoc lekarską; gaszenie pożarów; bezpieczeństwo i porządek; ewakuację i rozpraszanie. ¶ Jednostkę podstawową organizacji obrony przeciwlotniczej biernej stanowi gmina miejska, która uzgadnia środki przeciwlotnicze wszystkich instytucyj przemysłowych i publicznych; burmistrz więc jest odpowiedzialny za organizację obrony biernej na terenie gminy i dąży do uzgodnienia wszystkich poczynań przedstawicieli innych resortów, ze środkami obrony gminy. ¶ Starosta zaś powiatowy dąży do uzgodnienia wszystkich środków obrony biernej na swoim terytorium. ¶ Na szczeblu ogólnopaństwowym uzgodnienie działania różnych resortów przypada Ministerstwu Powietrza i Marynarki, posługującemu się Komitetem Uzgadniającym, o którym wspomnieliśmy wyżej. ¶ W szeregach formacyj obrony przeciwlotniczej biernej znajduje się tylko taki personel, który nie należy do żadnego oddziału wojskowego i jest zwolniony od mobilizacji. ¶ Wielką wagę przywiązuje się do rekrutacji personelu ochotniczego, szczególnie zaś—młodzieży od 14 do 18 lat należącej do organizacji „strajeresti". ¶ Przygotowanie personelu kierowniczego przypada w udziale każdemu Ministerstwu, organizującemu obronę przeciwlotniczą bierną w ramach

antiaeriene pasive în cadrul autorităților în subordine, de exemplu: Ministerul de Interne pentru județe și comune, Ministerul Industriei și Comerțului pentru stabilimentele industriale, Ministerul Aerului și Marinei pentru unitățile, depozitele și stabilimentele militare etc. ¶ — La baza organizării apărării pasive și aplicării măsurilor luate, stau prevederile Regulamentului de Apărare Pasivă din anul 1933, care precizează că fiecare comună, județ, stabiliment industrial, instituție publică sau particulară, este obligată a-și organiza apărarea pasivă, luând măsurile necesare prin care să-și asigure: alarma și stingerea luminilor; adăpostirea personalului și materialului; asistența medicală; stingerea incendiilor; poliția și controlul; evacuarea și împrăștierea. ¶ Baza organizării apărării pasive o constitue comuna, pe planul căreia se coordonează măsurile tuturor stabilimentelor industriale și instituțiunilor publice; ca rezultat al acestui fapt, primarul fiind răspunzător de organizarea apărării pasive în cadrul comunei, intervine pentru a pune de acord toate măsurile luate de reprezentanții altor departamente cu cele ale comunei. ¶ La rândul său, prefectul județului intervine pentru coordonarea tuturor măsurilor de apărare pasivă de pe teritoriul său. ¶ Pe planul național, coordonarea măsurilor luate de către diferitele Departamente, revine Ministerului Aerului și Marinei, prin Comitetul de Coordonare, arătat mai sus. ¶ In încadrarea formațiunilor de apărare pasivă, se folosește numai personalul care nu aparține vreunui element al armatei și din cel dispensat de mobilizare. ¶ Se contează într'o foarte largă măsură pe personalul benevol și în special pe tineretul între 14 și 18 ani care face parte din formațiunile de străjeri. ¶ Instruirea personalului de conducere se face de către fiecare Minister pentru formațiunile de apărare pasivă, din cadrul organelor în subordi-

organów podległych. ❡ Personel tych formacyj szkoli się w powiatowych Centrach Wyszkoleniowych, które pracują pod kierownictwem starostów powiatowych. Do tych centrów jest zwoływany na krótkie kilkodniowe kursy cały personel przeznaczony do prac mobilizacyjnych. ❡ Dyrekcja Główna C.F.R. (Rumuńskie Koleje Państwowe) posiada także centra wyszkoleniowe w każdej lokalnej dyrekcji C. F. R. ❡ Środki propagandowe stosowane do uświadamiania ludności o niebezpieczeństwie lotniczo-gazowym są następujące: pogadanki radiowe i odczyty w różnych osiedlach; druk artykułów, odnoszących się do tego zagadnienia, w różnych dziennikach i czasopismach; wyświetlanie filmów o obronie przeciwlotniczej biernej; wykonywanie w różnych dzielnicach i osiedlach ćwiczeń z poszczególnymi służbami i zespołowych; — wprowadzenie do programów nauk w szkołach średnich wiadomości o obronie przeciwlotniczej biernej; poczynając od jesieni tego roku, w ramach centrów wyszkoleniowych i formacyj O. E. T. R. (Urząd Wychowania Młodzieży Rumuńskiej), będą wykładane wiadomości o obronie przeciwlotniczej biernej, przez co osiągnie się podwójny cel, a mianowicie: zaznajomi się młodzież z tym zagadnieniem; przygotuje się jednostki w wieku ponad 14 lat, do wejścia w skład różnych formacyj obrony przeciwlotniczej biernej. ❡ Dla zorganizowania, wyposażenia materialnego i wyszkolenia personelu oraz dla prowadzenia propagandy w dziedzinie obrony przeciwlotniczej biernej powiaty i gminy są zobowiązane przez Ustawę do wpłacenia 5% budżetu do Banku Narodowego na „Fundusz Obrony Przeciwlotniczej".

ne. ❡ Personalul de încadrare al acestor formațiuni se instruește în Centrele de Instrucție județene, care funcționează sub conducerea prefecților de județ, unde este chemat în serii scurte de câteva zile întreg personalul înscris în lucrările de mobilizare. ❡ Direcția Generală C. F. R. dispune de Centre de Instrucție organizate pe Inspecțiuni de C. F. R. ❡ Mijloacele de propagandă întrebuințate pentru orientarea populației asupra pericolului aerochimic sunt: conferințele la Radio și în diferite centre populate; publicarea în diferite gazete și reviste, de articole referitoare la această problemă; rularea de filme cu subiect de apărare pasivă; organizarea, în diferite regiuni și centre populate, a exercițiilor parțiale și de ansamblu; introducerea în programele analitice ale școlilor secundare a subiectelor și cunoștiințelor ce au legătură cu apărarea pasivă. ❡ Incepând din toamna acestui an, în cadrul centrelor de instrucție și al formațiunilor O. E. T. R., se vor preda cunoștințele de apărare pasivă, urmărind un scop dublu și anume: orientarea tineretului asupra acestei probleme; formarea elementalor mai mari de 14 ani pentru a putea fi încadrate în diferite formațiuni de Apărare Pasivă. ❡ Pentru organizarea, dotarea cu material, instrui rea personalului și îndrumarea propagandei în legătură cu apărarea pasivă, prin Legea de organizare a Ministerului Aerului și Marinei, județele și comunele au fost obligate a contri bui cu o cotă de 5%, care se varsă la B. N. R. cu destinația „Fondul de apărare antiaeriană". ❡ Sumele rezultate, sunt folosite după un plan de ansamblu întocmit de Ministerul Aerului și Marinei.



LOTNICTWO PRYWATNE W RUMUNII
AVIAȚIA PARTICULARĂ ÎN ROMÂNIA



Prof. GEORGE ȚINTA - pilot, prezes Komisji Oświaty i Propagandy F. A. R. R.

TERAŹNIEJSZOŚĆ A PRZESZŁOŚĆ

Wobec ciągle rosnącego znaczenia lotnictwa we wszystkich jego zastosowaniach—jako narzędzia obrony nieba narodowego, jako środka postępu cywilizacji, lub też jako sportu – Rumunia nie szczędzi żadnego wysiłku, który by doprowadził lotnictwo rumuńskie do poziomu równego poziomowi lotnictw innych krajów. ¶ Równolegle z lotnictwem państwowym – cywilnym i wojskowym – kwitnie inne lotnictwo, które postępy swe w większej części zawdzięcza inicjatywie prywatnej, a które jest tylko kierowane, popierane i kontrolowane przez organy lotnicze państwowe. ¶ Lotnictwo prywatne rozwija się przede wszystkim w stowarzyszeniach lotniczych zwanych aeroklubami. Do niedawna wszystkie te stowarzyszenia były osobami prawnymi, bezpośrednio podlegającymi państwowej władzy lotniczej, która z początku była tylko zwykłym departamentem w tym lub innym ministerstwie, a która później przekształciła się w podsekretariat stanu w Ministerstwie Obrony Narodowej. Wreszcie podsekretariat ten został podniesiony do stopnia niezależnego ministerstwa – Ministerstwa Powietrza i Marynarki. ¶ Działalność międzynarodową wypływającą z przynależności Ru-

de Prof. GEORGE ȚINTA, pilot-aviator, Președintele Comisiunii de Invățământ și Propaganda a F. A. R. R.

ACUM ȘI ALTĂDATĂ

Față de însemnătatea mereu crescândă și din ce în ce mai categorică, pe care o ia aviația în toate aplicațiunile ei ca armă de apărare a cerului național, ca mijloc de progres al civilizațieisau ca preocupare sportivă—România nu precupețește nici o sforțare spre a avea aviația sa la același standard cu al aviațiilor din celelalte țări. ¶ Alăturea de aviația propriu zisă a Statului—civilă și militară—înflorește o aviație ale cărei progrese se datoresc în mare măsură inițiativei particulare și care este numai îndrumată, sprijinită și controlată de organele aeronautice ale Statului. Aceasta este aviația despre care ne propunem să vorbim în cadrul acestui articol și care poartă numele de „aviația particulară", din cauză că existența ei se datorește inițiativei particulare. ¶ Aviația particulară se practică prin mijlocirea unor asociațiuni de aviație sau aerocluburi. Toate aceste asociațiuni erau până în anii din urmă niște persoane juridice și morale, subordonate direct autorității aviatice de Stat, autoritate care la început era o simplă direcție într'un minister sau altul și mai târziu un subsecretariat de Stat în Ministerul Apărării Naționale, ridicat în urmă la rangul de minister independent, sub

munii, jako członka, do Międzynarodowego Związku Aeronautycznego (F. A. I.) rozwija „Aeroclubul Regal al României" (Królewski Aeroklub Rumunii) pod wysokim przewodnictwem czynnym Jego Królewskiej Mości Króla Karola II, który jest stałym protektorem lotnictwa rumuńskiego.

F. A. R. R., CZYLI KRÓLEWSKI ZWIĄZEK AERONAUTYKI RUMUŃSKIEJ

P. inżynier N. Caranfil, pod którego kierownictwem tworzono Ministerstwo Powietrza i Marynarki, sądził, że prywatna inicjatywa lotnicza w Rumunii zasługuje na specjalną uwagę ze strony Państwa, uwagę wyrażoną przez skuteczne poparcie tej inicjatywy tam, gdzie ona istnieje i przez zachęcanie do rozwoju lub tworzenia lotnictwa prywatnego tam, gdzie ona jest dopiero w zarodku lub gdzie jej w ogóle nie ma. ◖ Wzmocnienie akcji inicjatywy prywatnej wymagało powstania nowego organu, który by się zajął wyłącznie tym zagadnieniem. Z tej też potrzeby narodziła się „Federatia Aeronautica Regala a Romaniei" (F. A. R. R.), tj. „Królewski Związek Aeronautyki Rumuńskiej", którego prezesem czynnym został J.K.M. Król Karol II, a który skupia koło siebie wszystkie stowarzyszenia lotnicze całego kraju. ◖ Zasługa tworzenia tego nowego forum lotniczego przypada w całości p. inżynierowi N. Caranfilowi, ówczesnemu ministrowi, który dziś kieruje najważniejszą z instytucyj, należących do F. A. R. R., zwaną „Asociatiunea Romana peutru Propaganda Aviatiei" (A. R. P. A.), tj. „Rumuńskie Towarzystwo Propagandy Lotnictwa". ◖ Wszystkie atrybucje Królewskiego Aeroklubu Rumunii o charakterze międzynarodowym przeszły do F. A. R. R. To też z tego punktu widzenia można powiedzieć, że Królewski Aeroklub Rumunii przekształcił się na F. A. R. R., szczególnie, że prezes Aeroklubu

numele de Ministerul Aerului și Marinei. ◖ Atribuțiunile de ordin internațional, care decurgeau din situația României ca afiliată la Federația Aeronautică Internațională (F.A.I.), erau exercitate de Aeroclubul Regal al României, de sub Inalta președinție activă a M. S. Regelui Carol II, Care este Ocrotitorul de totdeauna al aviației românești.

FEDERAȚIA AERONAUTICĂ REGALĂ A ROMÂNIEI ‹F. A. R. R.›

D-l inginer N. Caranfil, sub care s'a creat Ministerul Aerului și Marinei, a socotit că inițiativa aeronautică particulară în România merită o deosebită atențiune din partea Statului, atențiune manifestată printr'un sprijin efectiv acolo unde ea există și printr'o încurajare de a se desvolta sau crea, acolo unde ea este încă în fașă sau nu există deloc. ◖ Intensificarea activității inițiativei particulare, a făcut necesară existența unui organism nou, care să se ocupe exclusiv de această problemă. Din această nevoe s'a născut Federația Aeronautică Regală a României (F. A. R. R), care are pe M. S. Regele Carol II ca Președinte activ și grupează în sânul ei toate asociațiunile aeronautice din țară. ◖ Meritul creării noului for aeronautic, revine în întregime ministrului de pe aceea vreme, d-l inginer N. Caranfil, care astăzi conduce cea mai însemnată dintre asociațiunile afiliate la F. A. R. R. numită Asociațiunea Română pentru Propaganda Aviației (A. R. P. A). ◖ Toate atribuțiunile cu caracter internațional ale Aeroclubului Regal al României, au trecut acum asupra F.A.R.R., încât, din acest punct de vedere, se poate zice că Aeroclubul Regal al României a fost transformat în F. A. R. R., mai ales că și președintele Aeroclubului a devenit președintele F. A. R. R. ◖ Astăzi, Aeroclu bul Regal al României se află sub președinția prințului George Valentin Bibescu –

stał się prezesem F. A. R. R. ¶ Dzisiaj prezesem rumuńskiego Aeroklubu Królewskiego jest książę George Valentin Bibescu, będący jednocześnie prezesem Międzynarodowego Związku Aeronautycznego (F. A. I.) Aeroklub ten obecnie nosi nazwę tylko „Aeroklub Królewski", bez dodatku „Rumunii", i jest ośrodkiem reprezentacyjnym i badań technicznych.

ORGANY F. A. R. R.

Związek kierowany jest przez Radę Wyższą złożoną: z pięciu członków, mianowanych dekretem królewskim na wniosek ministra powietrza i marynarki na cztery lata, z dyrektora lotnictwa cywilnego w Ministerstwie Powietrza i Marynarki, jako członka z urzędu i z pięciu członków, wybranych przez walne zebranie delegatów wszystkich instytucyj należących do Związku. Dla załatwiania spraw bieżących istnieje Komitet Kierowniczy, złożony z pięciu członków wyższej rady. ¶ Dla roz-

care este și președintele F.A.I. El poartă numai numele de Aeroclubul Regal, fără să i se mai spună și „al României" și este un cerc de studii și de recepții pentru F.A.R.R.

ORGANELE F. A. R. R.

Federația este condusă de un consiliu superior, alcătuit: din cinci membri numiți prin decret regal, după propunerea ministrului Aerului și Marinei, pe termen de patru ani; din directorul aviației civile din Ministerul Aerului și Marinei, ca membru de drept; din cinci membri aleși de adunarea generală a asociațiunilor afiliate, dintre delegații lor la această adunare. Pentru rezolvirea chestiunilor curente, există un comitet de direcție, alcătuit din cinci dintre membrii consiliului superior. ¶ Spre a desfășura o activitate cât mai rodnică, F.A.R.R. se ajută de o serie de comisiuni consultative pentru fiecare specialitate înscrisă în programul ei de activitate. Astfel, există o comisiune a modelelor



Bücker „Jungmann" – samolot używany w Rumunii do szkolenia pilotów cywilnych

winięcia jak najowocniejszej działalności F. A. R. R. ma do pomocy szereg komisyj doradczych w każdej specjalności wymienionej w programie działalności Związku. Tak na przykład, istnieje komisja modeli latających, komisja szybowcowa, turystyki powietrznej, wyszkolenia i propagandy, sportu spadochronowego, komisja techniczna, finansowa, sportowa itd. ◖ Uchwały tych komisyj przedstawia się do zatwierdzenia Komitetowi Kierowniczemu F. A. R. R., a następnie – dyrekcji lotnictwa cywilnego w Ministerstwie Powietrza i Marynarki; tą drogą uchwały te stają się rozporządzeniami regulującymi działalność Związku, obowiązującymi wszystkie istniejące instytucje lotnicze.

UPRAWNIENIA, PROGRAM I SPOSOBY DZIAŁANIA

Uprawnienia E. A. R R. (Królewskiego Związku Aeronautyki Rumuńskiej) uwydatniają się

sburătoare, a sborului fără motor, a turismului aerian, a învățământului și propagandei, a parașutismului, o comisiune tehnică, una financiară, una sportivă, etc. etc. ◖ Rezoluțiunile acestor comisiuni, sunt aduse spre ratificare înaintea comitetului de direcție al F. A. R. R. și apoi înaintea direcției aviației civile din Ministerul Aerului și Marinei, care le transformă în dispozițiuni normative de activitate, obligatorii pentru toate asociațiunile aviatice existente.

AUTORITATE, PROGRAM ȘI METODĂ

Autoritatea F. A. R. R. reese cu prisosință din faptul că nici-o asociațiune aeronautică nu poate exista în România, decât dacă este afiliată la F. A. R. R. Dacă o asociațiune nouă dorește să ia ființă, trebue să facă întâi Federației o cerere de afiliere. După ce F. A. R. R. și-a dat avizul favorabil asupra afilierii, asociația



Prof. dr George Ținta przy swoim samolocie – Bücker „Jungmann"

bardzo dobrze w tej okoliczności, że żadna instytucja lotnicza w Rumunii nie może istnieć jeśli nie należy do F. A. R. R. Jeśli chce powstać jakieś nowe stowarzyszenie, musi ono najpierw złożyć podanie do Związku z prośbą o przyjęcie go jako członka. Dopiero po pomyślnym załatwieniu tego podania przez F. A. R. R. dane stowarzyszenie otrzymuje osobowość prawną drogą dekretu królewskiego, wydanego na podstawie wniosku ministra powietrza i marynarki. Odebranie osobowości prawnej istniejącemu stowarzyszeniu lotniczemu na skutek ciężkich przewinień następuje również drogą dekretu królewskiego, wydanego na podstawie opinii ministra powietrza i marynarki. ¶ Wyliczając różne komisje specjalne F. A. R. R., wyjaśniliśmy jednocześnie jakie są zasadnicze zadania tego nowego, silnego organu opiekuńczego lotnictwa prywatnego. Jeśli chcemy streścić to zadanie oraz sposoby ich wy-

respectivă își dobândește personalitatea juridică pe cale de decret regal, dat pe baza propunerii ministrului Aerului și Marinei. Deasemenea, retragerea personalității juridice a unei asociațiuni aeronautice existente, pentru abateri de o deosebită gravitate, se face pe aceeași cale a decretului regal, ca o urmare a scoaterii ei dintre filialele F.A.R.R. și pe baza aceluiași aviz al ministrului Aerului și Marinei. ¶ Enumerând diferitele comisiuni de specialitate ale F.A.R.R. am lămurit în acelaș timp și care sunt preocupările esențiale ale acestui nou și puternic organ tutelar al aviației particulare. Dacă am dori să sintetizăm într'o singură expresie aceste preocupări, cât și metoda de-a le înfăptui, am putea spune că F.A.R.R. urmărește să intereseze în problemele de aviație întreaga populație a țării și în acest scop Federația atrage la sine tineretul dela cea mai fragedă vârstă a lui, pentru a-l îndruma și a-l



Na razie rumuńskie szkoły lotnicze korzystają z samolotów niemieckich...

konania w jednym tylko zdaniu, możemy powiedzieć, że F. A. R. R. stara się zainteresować zagadnieniami lotnictwa całą ludność kraju i w tym celu Związek ściąga do siebie młodzież od najwcześniejszego już wieku, by kierować i wtajemniczyć ją w ciągu lat we wszystkie tajniki lotnictwa, zależnie od wieku i zdolności każdego.

LOTNICTWO DZ ECKA

Dziecko, poczynając od szkoły powszechnej i pierwszych klas gimnazjum, przyzwyczajone jest bawić się, robiąc małe modele samolotów i szybowców. Puszczając je w powietrze, przeżywa wrażenia podobne do wrażeń lotnika. ¶ Pobudzenie pracowitości i myśli twórczej każdego małego konstruktora modeli latających osiąga się za pomocą zawodów między stowarzyszeniami modelarzy lotniczych. Zawody te mają nie tylko dobry wpływ na młodych konstruktorów, lecz są jednocześnie przyciągającym

iniția dealungul anilor în toate tainele aviației, potrivit cu vârsta și capacitatea fiecăruia.

AVIAȚIA COPILULUI

Astfel, copilul în cursul primar și în primele clase de gimnaziu, este învățat să se joace construind modele reduse de avioane și planoare, pe care le aruncă apoi în aer, trăind astfel cu ele o parte din senzațiile bănuite ale sborului modelelor sale. ¶ Stimularea hărniciei și inventivității fiecărui mic constructor de modele sburătoare, se face prin concursuri între asociațiile de aeromodeliști. Aceste concursuri nu numai că au un efect bun pentru tinerii constructori, dar oferă și un excelent spectacol atractiv, de adevărată propagandă aeronautică pentru marele public, care asistă pasionat la aceste întreceri.

AVIAȚIA ADOLESCENTULUI

Pe măsură ce copilul ajunge la adolescență, trece la preocuparea de al doilea grad, care este sborul fără motor. ¶ Nu am putea să vorbim



J kupują je w Zakładach Bücker

widowiskiem propagandy lotniczej dla szerokiej publiczności, która z pasją śledzi te zawody.

LOTNICTWO MŁODZIEŻY OD LAT 12 DO 18

W miarę osiągania przez dziecko wieku młodzieńczego, przechodzi ono do zainteresowań drugiego stopnia, tj. lotu bez silnika. ℂ Nie moglibyśmy mówić o tej działalności lotniczej, nie wyrażając naszej wielkiej wdzięczności, jaką żywimy dla lotnictwa polskiego, w którego szeregach kształciła się większość naszych dzisiejszych szybowników. ℂ Celem lepszego zorganizowania centrów szybowcowych, które F. A. R R. chce widzieć w jak największej liczbie i jak najbardziej rozpowszechnione w całym kraju, założono w mieście Braşov szkołę dla instruktorów lotu tego rodzaju. W szkole tej przyszli instruktorzy szybownictwa uczą się wszelkich sposobów dokonywania lotu bez silnika, a jednocześnie mają korzystną praktykę pedagogiczną, szkoląc pod nadzorem kierownika szkoły instruktorskiej uczniów początkujących. Absolwenci tej szkoły mają za zadanie tworzenie nowych centrów szybowcowych i kierowanie w nich pracą.

LOTNICTWO MŁODZIEŻY PONAD LAT 18

Zachęcanie do latania nie jest jedynym zadaniem F. A. R. R., spełnianym przy pomocy oddziałów. Związek dąży do tworzenia w kraju mocnego uświadomienia lotniczego, do jak największego rozpowszechniania idei lotnictwa wśród szerokich mas społeczeństwa. Wszystkie dzienniki pełne są wiadomości lotniczych z całego świata, zbieranych przez biuro prasowe F. A. R. R. Organizuje się pokazy lotnicze, loty amatorskie dla publiczności, odczyty w różnych miastach, lub przez radio i td.

OSIĄGNIĘCIA F. A. R. R.

F. A. R. R. jest organizmem zbyt nowym, aby już móc pokazać całą swą siłę. Nie można

de acest capitol de activitate aeronautică, fără să aducem prinosul nostru de recunoştinţă aviaţiei poloneze, în rândurile căreia s'au format cei mai mulţi dintre planoriştii noştri de astăzi. ℂ Pentru o mai regulată organizare a centrelor de sbor fără motor, pe care F.A.R.R. le doreşte cât mai numeroase şi mai răspândite pe tot cuprinsul ţării, s'a înfiinţat la Braşov o şcoală deinstructori pentru acest fel de sbor, în care viitorii profesori de planorism învaţă toate metodele de practicare a sborului fără motor şi fac şi o practică pedagogică folositoare, predând lecţii de sbor elevilor începători, sub supravegherea conducătorului şcoalei de instructori. Brevetaţii acestei şcoli, sunt apoi însărcinaţi cu crearea şi conducerea centrelor de sbor fără motor din ţară.

AVIATIA TÂNĂRULUI

Când adolescentul a ajuns un adevărat tânăr brevetat planorist după normele internaţionale, este adus la şcolile de sbor cu motor, unde îşi desăvârşeşte cunoştinţele teoretice şi practice asupra aviaţiei şi unde dobândeşte brevetul internaţional de turism aerian, care îi dă dreptul să recruteze la arma aviaţiei şi să devină un element activ sau de rezervă al acestei arme.

AVIATIA MASSELOR

Indrumarea către sbor nu este singura preocupare a F.A.R.R. pe care ea o înfăptueşte prin filialele ei. Federaţia se strădueşte să creeze o puternică constiinţă aviatică în ţară, să facă să propăşească cât mai mult ideea de aviaţie în marile masse ale poporului. Toate ziarele sunt pline de ştiri aviatice din lumea întreagă, culese de biroul de presă al F.A.R.R. Se organizează meetinguri aeronautece, sboruri de plăcere pentru public, conferinţe în diferite oraşe sau prin emisiune radiofonică, etc.

REALIZĂRILE F. A. R. R.

F. A. R. R. este un organizm nou, pentru a fi putut să dea până în prezent măsura întreagă

jednak zaprzeczyć, że działalność lotnicza znajduje się w pełnym rozwoju od chwili powstania F. A. R. R. ◖ Ażeby zilustrować to stwierdzenie kilkoma przykładami możemy wspomnieć o zawodach modeli latających, o utworzeniu szkoły dla instruktorów modelarstwa lotniczego, szkoły instruktorów szybownictwa, o założeniu biura prasowego F. A. R. R., o organizowaniu licznych imprez turystyki powietrznej i td.

HOŁD

Tempo owocnej pracy F. A. R. R. nadaje jej sekretarz generalny, pilot dobrze znany lotnictwu polskiemu, komandor Andrei Popovici, którego działalność od szeregu lat zarówno na froncie w czasie wojny, jak i po wojnie utożsamiła się z dążeniami i potrzebami naszego lotnictwa. ◖Poparty gruntownie przez ministra powietrza i marynarki, inż. Radu Irimescu, starego lotnika, komandor Popovici osiągnie wyniki, które przyniosą mu zaszczyt i uszczęśliwią lotnictwo rumuńskie. ◖ Poczynania wszystkich osób, starających się o dobro rumuńskiego lotnictwa, są ułatwione przez istnienie korzystnego terenu pracy, dzięki któremu praca ta może przynieść stokroć więcej owoców. Wielka zasługa stworzenia w Rumunii tej atmosfery postępu lotniczego przypada w udziale Jego K. M. królowi Karolowi II; musimy to przyznać, chociaż znamy dyskrecję Jego Królewskiej Mości w pomocy, którą okazuje wszystkim gałęziom życia kraju. ◖ W czasach, gdy Jego K. Mość był jeszcze następcą tronu, stał On na czele lotnictwa w charakterze jego inspektora generalnego. Najstarsi śród nas dobrze wiedzą, że nigdy rumuńskie lotnictwo wojskowe nie miało okresu zdrowszego rozwoju, niż wówczas. ◖ Znalazłszy się na najwyższym szczeblu rządzenia krajem, Jego K. M. król Karol II nie przestał ani na chwilę darzyć lotnictwo rumuńskie swym silnym i stałym poparciem.

a puterilor sale. Este însă de netăgăduit că activitatea aviatică aeronautică este în plin progres dela înființarea F.A.R.R. ◖ Spre a ilustra această afirmație cu câteva pilde, vom aminti un concurs al aeromodeliștilor, înființarea unei școli de instructori pentru sborul fără motor, înființarea unui birou de presă al F. A. R. R., organizarea a numeroase competențiuni de turism aerian, etc.

OMAGII

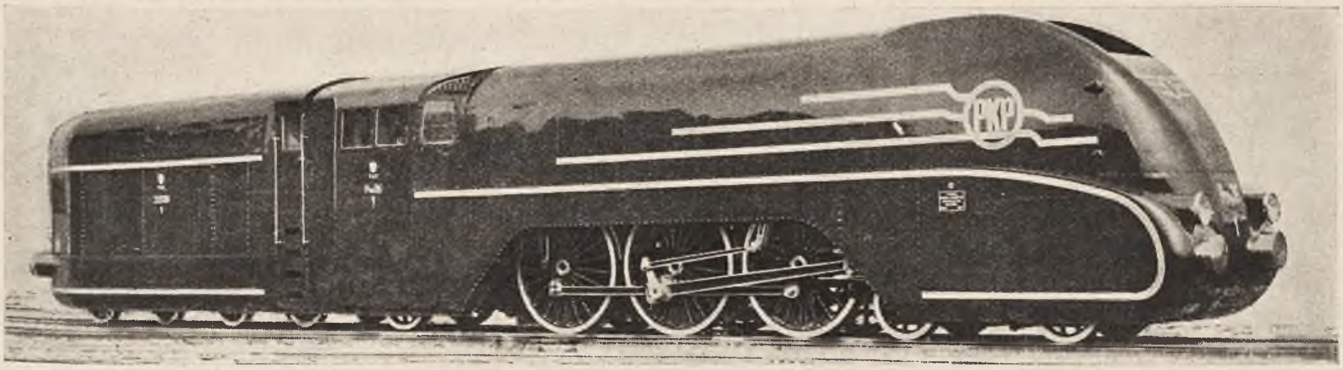
Intregul ritm al activității rodnice a F.A.R.R., îl dă secretarul ei general, un sburător bine cunoscut în aviația poloneză, d-l comandor aviator Andrei Popovici, care s'a identificat de ani îndelungați, pe frontul de luptă ca și după răsboi, cu aspirațiile și nevoile aviației noastre. ◖ Sprijinit temeinic de ministrul Aerului și Marinei, d-l inginer Radu Irimescu, vechi sburător și comandant de escadrilă în răsboiul trecut, d-l comandor Popovici va ajunge la rezultate care îl vor cinsti pe dânsul și vor ferici aviația românească. ◖ Munca tuturor oamenilor, cari se străduesc pentru binele aviației românești, este înlesnită de existența unui teren prielnic de lucru, care o face să rodească însutit. Meritul cel mai mare al acestei atmosfere de progres aeronautic din România, aparține — suntem datori s'o mărturisim, cu toate că știm câtă discreție pune în sprijinul ce acordă tuturor ramurilor de activitate din țară — M. S. Regelui Carol II. ◖ Incă de pe timpul când Majestatea Sa era Principe Moștenitor, a venit în fruntea aviației în calitate de inspector general al aeronauticei. Cei mai în vârstă dintre noi, știu bine că niciodată aeronautica militară românească nu a cunoscut o epocă de mai sănătoasă desvoltare, decât în vremea aceea. ◖ Ajuns pe cea mai înaltă treaptă a conducerii țării, M. S. Regele Carol II nu a încetat o singură clipă să acorde sprijinul său puternic și atent, aeronauticei românești.

POTENCJAŁ PRZEMYSŁOWY POLSKI

POTENȚIALUL INDUSTRIAL AL POLONIEI

Wielki Wódz Narodu i Wskrzesiciel Państwa Polskiego Marszałek Piłsudski powiedział: „Polska może być tylko wielkim i silnym państwem, albo nie będzie jej wcale". Te słowa oznaczają, że jeśli Polska chce utrzymać niepodległość i stać się czynnikiem pokoju na wschodzie Europy, to nie może dawać swą słabością powodu do zatargów zbrojnych, lecz musi być każdej chwili gotowa do odparcia najazdu, skądkolwiekby on przyszedł. ¶ Nowoczesna wojna będzie miała wybitnie techniczny charakter, a z drugiej strony będzie niewątpliwie wojną totalną, która wymagać będzie napięcia do najwyższych granic wszystkich sił narodu. W wojnie tej zdolność narodu do zaspokojenia wszystkich potrzeb wojennych będzie niezmiernie ważnym czynnikiem powodzenia. W wojnie tej ten będzie miał większe szanse zwycięstwa, kto będzie więcej, prędzej i lepiej wytwarzał środki do walki. ¶ Z powyższych względów potencjał wytwórczy Polski rozstrzyga nie tylko o poziomie kultury materialnej i o ekspansji gospodarczej państwa, ale i o jego pogotowiu wojennym. ¶ Polska posiada szczęśliwą strukturę gospodarczą. Jest bowiem krajem rolniczo - przemysłowym o przewadze rolnictwa, co pozwala na uzyskanie wysokiego stopnia samowystarczalności. Polska posiada wielkie zasoby sił gospodarczych, które znajdują się jeszcze w dużym stopniu w stanie potencjal-

Marele Conducător al Naţiunii şi Reînvietorul Statului Polon, Mareşalul Józef Piłsudski, a spus: „Polonia poate să fie numai un Stat mare şi puternic; altminteri nu poate exista". Aceste cuvinte însemnează, că dacă Polonia doreşte să-şi menţină indepedenţa şi să devină un factor al păcii în Europa Răsăriteană, antunci nu trebue ca prin slăbiciunea ei să pricinuiască conflicte armate, ci trebue să fie în orice clipă gata să respingă invaziunea, din oricare parte ar veni. ¶ Răsboiul modern va avea un caracter eminamente technic, iar pe de altă parte, va fi, fără îndoială, un răsboi total care va cere încordarea până la ultima limită, a tuturor forţelor naţiunii. In acest răsboi, capacitatea naţiunii de a satisface toate trebuinţele răsboiului, va constitui un factor extraordinar de important în succes. In acest răsboi, acela va avea mai mari şanse de victorie, care va crea mijloace de luptă mai multe, mai iuţi şi mai bune. ¶ Din consideraţiunile de mai sus, potenţialul productiv al Poloniei decide nu numai nivelul culturei materiale şi expansiunea economică a Statului, dar şi pregătirea lui de răsboi. ¶ Polonia posedă o structură economică fericită, fiindcă este o ţară agricolă-industrială cu preponderenţa agriculturei, ceace-i permite obţinerea unui înalt grad de independenţă economică. Polonia posedă mari provizii de forţe economice, aflătoare încă în mare măsură în stare po-



Pierwszy polski parowóz aerodynamiczny. Szybkość 140 km/godz.

nym. Stwarza to wielkie możliwości rozwojowe sił gospodarczych. Na szczególne podkreślenie zasługuje wielki kapitał pracy, jakim Polska rozporządza dzięki znacznemu przyrostowi naturalnemu. ◖ W potencjale wytwórczym pierwsze miejsce zajmuje potencjał przemysłowy. W dziedzinie wytwórczości przemysłowej Polska dokonała wielkiego wysiłku i poszczycić się może wielkim dorobkiem w okresie ubiegłych 19 lat. Z chwilą powstania odrodzonego państwa polskiego, tj. z końcem r. 1918 przemysł polski wykazywał dotkliwe braki. Te gałęzie przemysłu, które zdołały się rozwinąć na ziemiach polskich przed wojną, były prawie zupełnie zniszczone przez działania wojenne. Z tego powodu zaopatrzenie wojska polskiego podczas wojny polsko-bolszewickiej opierało się w ogromnej większości na dowozach zagranicznych. ◖ W owym okresie istniały zaledwie słabe zaczątki przemysłu wojennego. ◖ Dziś po 19 latach intensywnej i planowej pracy doszliśmy do bardzo dużych wyników w zakresie wytwórczości przemysłowej. Dziś bowiem możemy zaspokoić większość potrzeb wewnętrznych w zakresie wyrobów przemysłowych przez własną wytwórczość. W wielu działach tej wytwórczości mamy duże nadwyżki wywozowe, przy czym polskie wyroby cieszą się za granicą coraz większym uznaniem dzięki swej jakości. Procent pokrycia potrzeb wewnętrznych przez przemysł krajowy stale wzrasta, ponieważ z każdym rokiem powstają co-

tențială. Acest fapt crează mari posibilități de desvoltare a forțelor economice. Merită să se accentueze că Polonia dispune de un mare capital de muncă, datorită considerabilei creșteri a populației. ◖ In potențialul productiv, primul loc îl ocupă potențialul industrial. In domeniul productivității industriale, Polonia a făcut un mare efort și se poate mândri cu mari rezultate în perioada celor 19 ani trecuți. In clipa când a luat ființă Statul polon renăscut, adică la finele anului 1918, industria polonă arăta mari lipsuri. Acele ramuri de industrie, care au apucat să se desvolte pe pământul polon înainte de răsboi, au fost distruse aproape în întregime de către operațiunile militare. Din această cauză, în timpul răsboiului polono-bolșevic, aprovizionarea armatei polone se sprijinea în marea majoritate pe transporturile din străinătate. In această perioadă, existau abia slabe începuturi ale unei industrii de răsboi. ◖ Astăzi, după 19 ani de muncă intensă și sistematică, am obținut foarte mari rezultate în domeniul productivității industriale. Astăzi putem să satisfacem majoritatea trebuințelor interne în domeniul produselor industriale, prin propria productivitate. ◖ In multe din secțiunile acestei productivități, avem mari excedente de export, iar produsele polone se bucură în străinătate de o apreciere din ce în ce mai mare, datorită calității lor. Procentul acoperirii trebuințelor interne de către industria națională crește mereu, fiindcă în fiece an iau ființă noui

raz to nowe działy wytwórczości przemysłowej. ◖ W przemyśle polskim dokonał się bardzo ważny proces scalenia wytwórczości przemysłowej poszczególnych dzielnic w jeden ogólnokrajowy organizm. Najdonioślejszym faktem w tej dziedzinie było zespolenie potężnego przemysłu górnośląskiego z resztą Polski. ◖ Jako drugi, bardzo ważny objaw w rozwoju naszego przemysłu należy uznać stały wzrost roli czynnika polskiego w przemyśle krajowym, w którym jeszcze i dziś stosunkowo duży procent odgrywają obce kapitały. Największe postępy poczynił proces spolszczenia przemysłu na Górnym Śląsku. ◖ Trzecim niezmiernie dodatnim objawem w naszym przemyśle jest to, że mózg polski bierze coraz większy udział w twórczej pracy przemysłu krajowego. Wprawdzie patenty i licencje zagraniczne odgrywają jeszcze poważną rolę w naszej wytwórczości przemysłowej, ale działalność polskich konstruktorów i wynalazców daje coraz lepsze wyniki i stworzyła cały szereg wartościowych typów polskich. ◖ Ten szybki rozwój techniki polskiej i wzrost polskich sił technicznych nie byłby możliwy, gdyby nie nastąpił równocześnie rozkwit szkolnictwa technicznego: średniego i wyższego. Na szczególne podkreślenie zasługuje wspaniały rozwój politechniki warszawskiej, która stała się głównym ośrodkiem wiedzy technicznej w Polsce oraz stworzenie akademii górniczej w Krakowie. ◖ Jako objaw bardzo dodatni stwierdzić też można dążność naszego przemysłu do modernizacji urządzeń technicznych, do usprawnienia warsztatów pracy oraz do normalizacji (standaryzacji) wyrobów przemysłowych. ◖ Podstawowe znaczenie dla rozwoju przemysłu ma sprawa surowców. Polska została bogato przez przyrodę wyposażona w surowce. Posiada bowiem ogromne zasoby węgla kamiennego, soli jadalnej i potasowej, oraz drzewa, poważne ilości ropy naftowej i gazu ziemnego, rudy żelaznej, rudy cynko-

secțiuni ale productivității industriale. ◖ In industria polonă s'a efectuat un foarte important proces al unirei productivității industriale ale diferitelor regiuni, într'un singur organism pe toată țara. Cel mai important fapt în acest domeniu, a fost legarea puternicei industrii din Silezia Superioară, cu industria restului țării. ◖ Un al doilea simptom foarte important în desvoltarea industriei noastre, este creșterea permanentă a rolului factorului polon în industria țării, în care încă și astăzi relativ un mare procent, aparține capitalelor străine. Cele mai mari progrese a făcut procesul polonizării industriei Sileziei Superioare. ◖ Un al treilea simptom peste măsură de pozitiv în industria noastră îl formează faptul că, creerul polon ia o parte din ce în ce mai mare în munca creatoare a industriei țării. Adevărat că patentele și licențele străine mai joacă încă un rol important în productivitatea noastră industrială, însă activitatea constructorilor și inventatorilor poloni dă rezultate din ce în ce mai bune și a creat un întreg șir de valoroase tipuri polone. ◖ Această desvoltare repede a tehnicei polone și creșterea forțelor tehnice polone, n'ar fi fost posibile dacă n'ar fi urmat în același timp înflorirea învățământului tehnic: secundar și superior. Merită o deosebită atenție excelenta desvoltare a politehnicei varșoviene, care a devenit centrul principal al științei tehnice în Polonia, precum și înființarea academiei miniere din Cracovia. ◖ Ca un simptom foarte pozitiv poate fi considerată tendința industriei noastre în direcția modernizării instalațiunilor tehnice, ameliorării atelierelor de lucru și normalizării (standarizării) produselor industriale. ◖ O însemnătate fundamentală pentru desvoltarea industriei, prezintă chestiunea materiilor prime. Polonia a fost bogat dăruită de natură cu materii prime, fiindcă posedă enorme provizii de cărbune de piatră, sare și potasiu, precum și lemn, importante cantități



wej i ołowianej, ponadto pirytów i fosforytów. Jako kraj rolniczy rozporządza wielkimi ilościami surowców pochodzenia roślinnego i zwierzęcego. Podkreślić należy, że obecnie odbywają się intensywne badania geologiczne i poszukiwania górnicze, które mogą doprowadzić do odkrycia wielu cennych surowców. Również bardzo dobre wyniki daje coraz szersze stosowanie metody syntetycznej, zwłaszcza w stosunku do związków azotowych. Celem zwiększenia podstaw surowcowych Polski prowadzi się usilne prace nad rozszerzeniem i uszlachetnieniem wytwórczości surowców pochodzenia krajowego. Wreszcie wspomnieć należy o dążeniu do wykorzystania ubogich surowców i do zastosowania materiałów zastępczych. ¶ Rozwój i modernizacja przemysłu wymagają posiadania własnej wytwórczości, urządzeń i przyrządów technicznych. Polska zrobiła bardzo wiele w tej ważnej dziedzinie. Dziś bowiem wy-

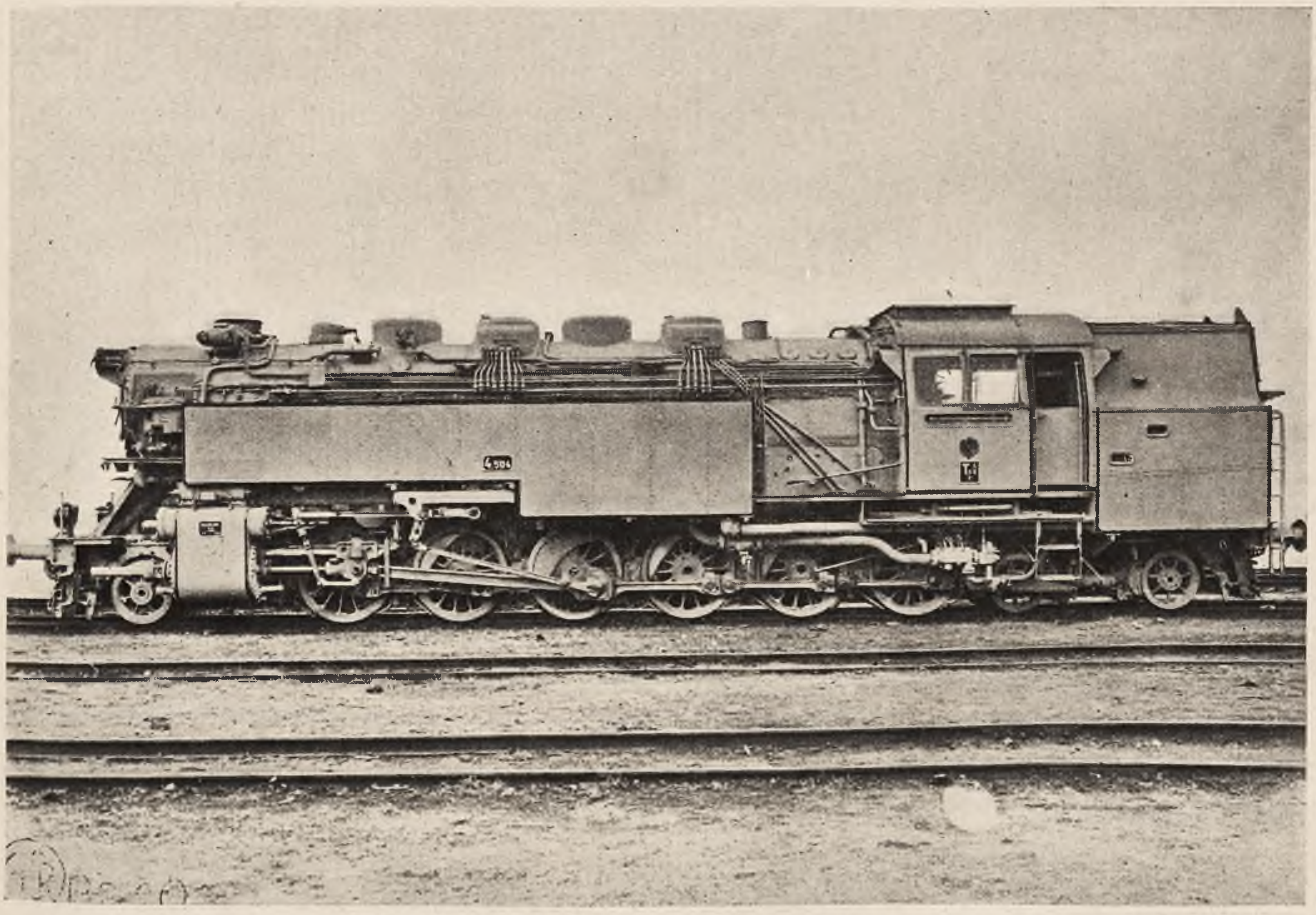
de petrol brut și de gaz metan, zinc, plumb pirită și fosfor. Ca țară agricolă, dispune de mari cantități de materii prime vegetale și animale. Trebue să accentuăm că în prezent au loc intense cercetări geologice și căutări de minerale, care pot duce la descoperirea multor materii prime valoroase. Deasemenea, foarte bune rezultate dă aplicarea din ce în ce mai largă a metodei sintetice, mai ales față de uniunile azotoase. In scopul sporirei bazelor materiilor prime ale Poloniei, se lucrează intens asupra lărgirei și innobilării productivității materiilor prime din țară. In fine, trebue să amintim despre tendința folosirei materiilor prime sărace și intrebuințării materialelor suplimentare. ¶ Desvoltarea și modernizarea industriei cere să posezi o productivitate proprie, instalațiuni și aparate tehnice. Polonia a făcut foarte mult în acest domeniu. Astăzi se face în țară o serie întreagă de instalațiuni și aparate tehnice.



P. F. Z. A. w Mościcach

twarza się w kraju cały szereg urządzeń i przyrządów technicznych, a zakres tej wytwórczości stale wzrasta. Szczególny nacisk położono na rozwój wytwórczości obrabiarek do metali. ◖ Przemysł potrzebuje obfitej i taniej energii motorycznej. Z tego powodu duży wysiłek uczyniono w zakresie elektryfikacji i gazyfikacji kraju. ◖ Osobnego omówienia wymaga rozwój przemysłu wojennego w Polsce. Przemysł ten dzięki planowej i niezwykle intensywnej działalności władz wojskowych osiągnął dziś nie tylko duże możliwości wytwórcze, ale bardzo wysoki poziom techniczny. ◖ Przemysł wojenny w Polsce może w chwili obecnej pokryć ogromną większość potrzeb pokojowych wojska, przy czym stale uruchamia się coraz to nowe działy wytwórczości. Jeżeli jeszcze nie wytwarza się wszystkiego, czego wojsko potrzebuje, to dzieje się to nie z powodu trudności technicznych, ale z powodu zbyt

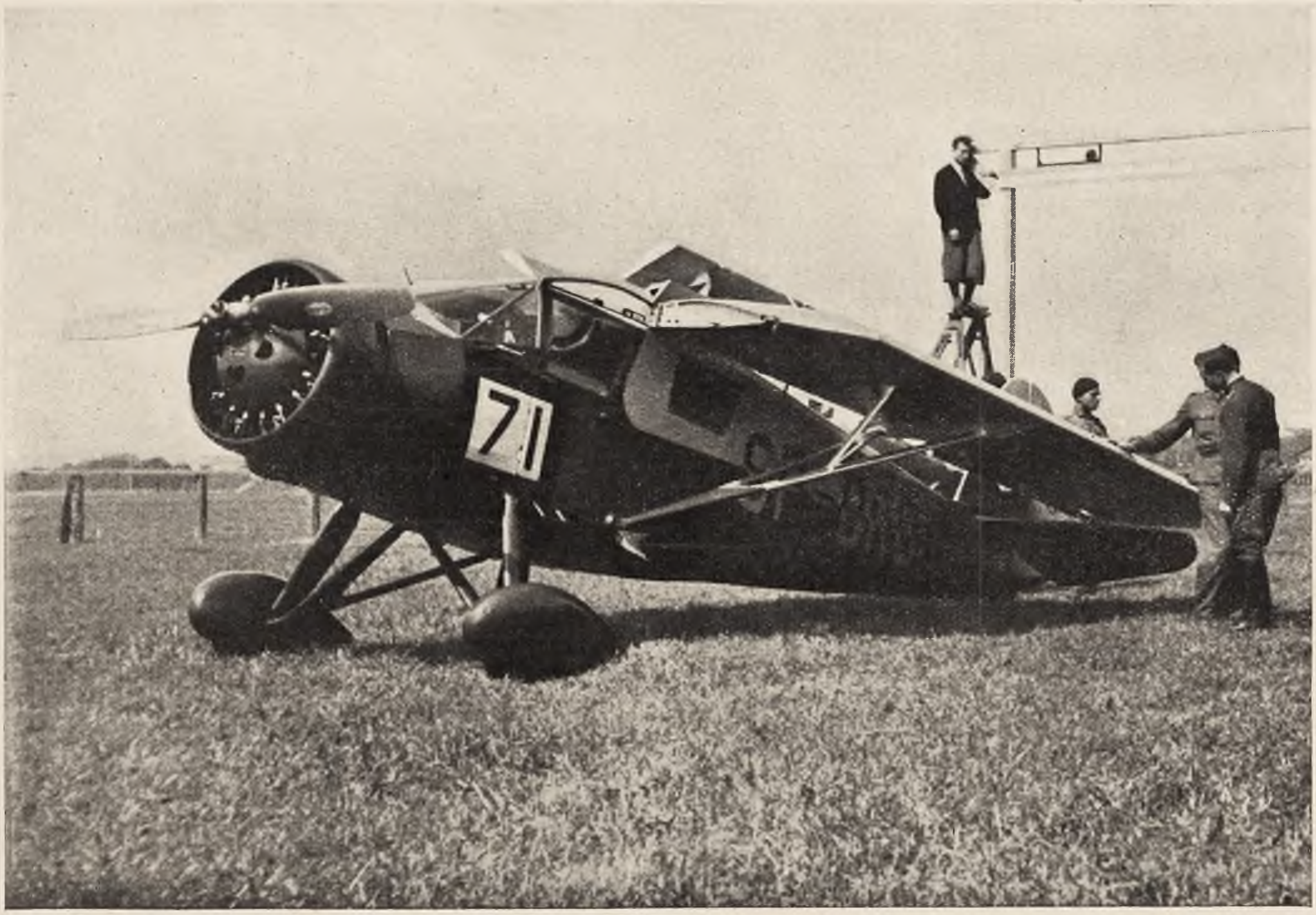
iar domeniul acestei productivităţi creşte continu. O deosebită atenţie s'a dat desvoltării productivităţii maşinelor pentru metale. ◖ Industria are nevoe de o forţă motrice abundentă şi ieftină. Deaceea s'au făcut mari eforturi în domeniul electrificării şi gazificării ţării. ◖ Deasemenea, pentru a asigura industriei transportul comod pe de o parte al materiilor prime şi semifabricatelor, precum şi mijloacelor de traiu, iar pe de altă parte al produselor gata, in Polonia a fost ocrotită în mod deosebit desvoltarea mijloacelor de comunicaţie. ◖ Desvoltarea industriei de răsboi din Polonia, cere o discuţie aparte. Această industrie, datorită activităţii sistematice şi extraordinar de intense a autorităţilor militare, a obţinut astăzi nu numai mari posibilităţi productive, dar şi un foarte înalt nivel tehnic. ◖ Industria de răsboi în Polonia, poate în clipa de faţă să acopere majoritatea trebuinţelor in timp de pace ale armatei; se pun



Polski parowóz dla Bułgarii

małego zapotrzebowania w niektórych artykułach. ℂ Przemysł wojenny zapewnia wojsku polskiemu coraz lepsze i tańsze przedmioty zaopatrzenia i wyposażenia technicznego. Na szczególne podkreślenie zasługuje fakt, że przemysł wojenny wytwarza co raz większą ilość oryginalnych i wartościowych konstrukcyj polskich. ℂ Przemysł wojenny osiągnął w wielu dziedzinach duże nadwyżki wywozowe, a dzięki wysokiej jakości wyrobów może skutecznie konkurować na rynkach zagranicznych. ℂ Oprócz zakładów głównych przemysłu wojennego powstał w Polsce cały szereg zakładów pomocniczych. Ten przemysł pomocniczy rozwinął się szczególnie silnie w dziale lotniczym, samochodowym i uzbrojeniowym. ℂ Powiedzieliśmy, że Polska, jako kraj rolniczo-przemysłowy, posiada szczęśliwą strukturę gospodarczą. Natomiast w rozmieszczeniu głównych bogactw naturalnych i głównych

în funcționare continu noui secțiuni de productivitate. Dacă încă nu se produce tot de ce are nevoe armata, aceasta nu din cauza dificultăților tehnice, ci din cauza prea micei trebuințe în ce privește unele articole. ℂ Industria de răsboi asigură armatei polone din ce în ce mai bune și mai ieftine obiecte de aprovizionare și înzestrare tehnică. Trebue accentuat în mod deosebit faptul că industria de răsboi produce o cantitate din ce in ce mai mare de construcții polone originale și valoroase. ℂ In afară de instalațiunile principale ale industriei de răsboi, a luat ființă în Polonia o serie întreagă de instalațiuni auxiliare. Această industrie auxiliară s'a desvoltat deosebit de puternic în domeniul aviatic, automobilistic și al înarmării. ℂ Am spus că Polonia, ca țară agricolă-industrială, posedă o structură economică fericită. In schimb, în ce privește localizarea diferitelor bogății naturale și a principalelor centre produ-



R. W. D.

ośrodków wytwórczych stwierdzić należy dotkliwą dysproporcję. Mianowicie nasze główne surowce kopalne oraz nasze główne okręgi rolnicze i przemysłowe znajdują się w zachodniej i południowo-zachodniej połaci państwa. Głównym trzonem naszego przemysłu jest zagłębie węglowe, a zwłaszcza Górny Śląsk ze swoimi nieprzebranymi bogactwami. ◖ Ta dysproporcja w rozmieszczeniu naszych sił gospodarczych, a w szczególności nadmierna przewaga zagłębia węglowego nad innymi obszarami Polski stwarza wiele niedogodności zarówno w rozwoju gospodarczym kraju, jak zwłaszcza w przygotowaniu jego obrony. ◖ Nic dziwnego, że już od dawna władze wojskowe pracują nad tym, by odsunąć przemysł bardziej ku wschodowi. Największą opieką otoczono obszar środkowy państwa, jako obszar najbardziej dogodnie położony. Już dziś istnieje w tym obszarze cały szereg placówek przemysłu mającego znaczenie dla obrony kraju. Obecnie, jak wiadomo powszechnie, realizuje się 4-letni plan inwestycyjny, w którym największy nacisk położono na stworzenie wielkiego centralnego okręgu przemysłowego. Poprawi to w znacznym stopniu rozmieszczenie naszych sił gospodarczych i zwiększy w wybitnym stopniu możliwości wytwórcze naszego przemysłu wojennego. ◖ Celem stworzenia możliwie korzystnych warunków uprzemysłowienia obszaru środkowego Państwa zapewniono mu w dekrecie Prezydenta Rzplitej, wydanym jeszcze w r. 1928, specjalne ulgi (głównie podatkowe). Obecnie przeprowadza się w tym obszarze cały szereg inwestycyj podstawowych, które mają mu zapewnić tanią i obfitą energię motoryczną, niezbędne surowce i dogodną komunikację. ◖ Gdy nasi główni sąsiedzi weszli w okres gorączkowych zbrojeń, to i Polska dla zachowania równowagi sił musiała pomyśleć o swym dozbrojeniu i wogóle o zwiększeniu swego potencjału wojennego. Charakter nowoczesnej

ctive, trebue să afirmăm că există o disproporție simțitoare. Anume, materiile noastre prime principale fosile, precum și regiunile noastre principale agricole și industriale, se află în partea de apus și sud-estică a Statului. Columna principală a industriei noastre este basinul carbonifer și mai ales Silezia Superioară cu bogățiile sale nenumărate. ◖ Această disproporție în localizarea forțelor noastre economice și în deosebi preponderența peste măsură a basinului carbonifer asupra celorlalte regiuni ale Poloniei, creează numeroase dificultăți atât în desvoltarea economică a țării, cât și mai ales în pregătirea apărării ei. ◖ Nu este deci de mirare, că de mult timp, autoritatea militară se silește să împingă industria mai spre Răsărit. Cea mai ocrotită este regiunea centrală a Statului, ca una care este situată cel mai comod. Chiar astăzi există deja în această regiune o serie întreagă de centre industriale care au importanță pentru apărarea țării. In prezent, după cum se știe în genere, se realizează planul de investiri de patru ani, în care s'a pus cel mai mare accent pe crearea unui mare district industrial central. Aceasta va îndrepta în mare măsură repartiția forțelor noastre economice și va mări în măsură considerabilă, posibilitățile de producție ale industriei noastre de răsboi. ◖ In scopul creerii unor cât mai posibile condițiuni de industrializare a regiunei centrale a Statului, i s'au asigurat prin decretul Președintelui Republicei Polone dat în anul 1928, înlesniri speciale (mai ales în ce privește impozitele). In prezent, în această regiune are loc o serie întreagă de investiri de Stat, care au de scop să-i asigure o forță motrice ieftină și abundentă, materii prime necesare și o comunicație comodă. ◖ Când vecinii noștri principali au intrat în faza unor înarmări febrile, atunci și Polonia, pentru a menține echilibrul de forțe, a trebuit să se gândească la înarmarea sa și în general, la sporirea poten-

wojny sprawia, że to zwiększenie potencjału wojennego wymaga „podciągnięcia całej Polski wzwyż", jak tego żąda nasz Naczelny Wódz Marszałek Śmigły-Rydz. ❙ Polska musi liczyć przede wszystkim na własne siły i na nich oprzeć rozwój swej potęgi mocarstwowej oraz przygotowanie obrony kraju. Tylko bowiem stopień duchowej i materialnej gotowości narodu do najwyższego wysiłku, jakim jest nowoczesna wojna, rozstrzygać będzie o przyszłości Państwa Polskiego. ❙ Z drugiej jednak strony Polska nie zapomina o tym, że utrzymanie pokoju w Europie wschodniej wymaga ścisłej współpracy tych wszystkich państw, którym zależy na utrzymaniu tego pokoju. ❙ Stąd szczególniejszego znaczenia nabiera sojusz polsko-rumuński, oparty na całkowitej zgodności interesów i na szczerej przyjaźni. Podkreślić należy, że współpraca polsko-rumuńska w dziedzinie gospodarczej zawiera wielkie, dotychczas nie wyzyskane możliwości, co pozwoli nie tylko na rozwój sił gospodarczych obu państw, ale i na wybitne zwiększenie ich pogotowia obronnego.

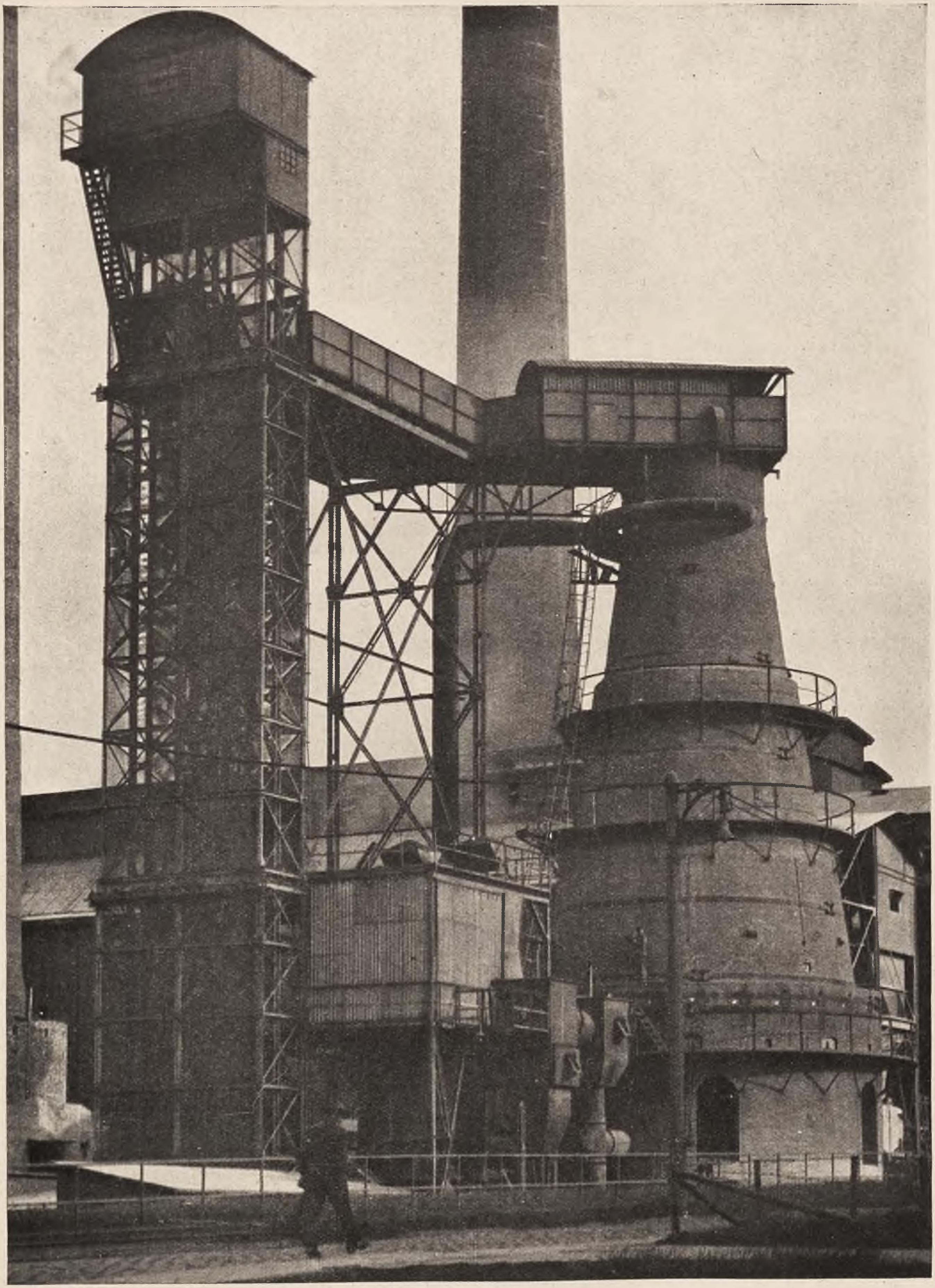
Dr. Bolesław Pikusa
Podpułkownik dypl.

țialului său de răsboi. Caracterul răsboiului modern face ca această sporire a potențialului de răsboi să ceară „ridicarea întregei Polonii mai sus", cum cere Comandantul nostru Suprem, Mareșalul Śmigły-Rydz. ❙ Polonia trebue să se bazeze mai întâi de toate pe propriile-i forțe și pe ele să sprijine desvoltarea forței sale de mare putere, precum și pregătirea apărării țării. Fiindcă numai gradul pregătirei morale și materiale a națiunii pentru cel mai mare efort pe care-l constitue răsboiul modern, va decide de viitorul Statului Polon. ❙ Pe de altă parte însă, Polonia nu uită că menținerea păcii în Europa Răsăriteană cere o strânsă colaborare a tuturor Statelor care doresc menținerea păcii. ❙ De aici provine însemnătatea deosebită a alianței polono-române, sprijinite pe complecta armonie a intereselor și pe o prietenie sinceră. Trebue accentuat că, colaborarea polono-română în domeniul economic cuprinde mari posibilități până acum neexploatate, ceace va permite nu numai o desvoltare a forțelor economice a ambelor State, dar și o creștere marcantă a pregătirii lor defensive.

Dr. Bolesław Pikusa,
Lt. Col. brevetat.



Opracowanie graficzne: Atelier Girs-Barcz Warszawa. ❧ Tłumaczenia: Gheorghe Chirițescu, licențiat. ❧ Złożono czcionką „Militari". Druk w Zakł. Graf. B. Wierzbicki i S-ka, Warszawa.



Chorzów. Fabryka Związków Azotowych

STARACHOWICE

Adres Zarządu: Tow. Starachowickich Zakładów Górniczych, Sp. Akc.
Warszawa, ul. Warecka nr. 15, telefon centr. nr. 567-90

Adres Zakładów: Starachowice, poczta Starachowice, telef. Starachowice

Zakłady egzystują od 1875 r. Medal Złoty na P. W. K. w Poznaniu

Stal konstrukcyjna, węglowa, stopowa, nierdzewiejąca i kwasoodporna

Stal narzędziowa i szybkotnąca

Części kute wszelkich rodzajów, a szczególnie dla silników samochodowych i samolotowych

Części prasowane jak to podwozia samochodowe i t. p.

Odlewy ze stali zwykłej i wysokowartościowej

Młotki pneumatyczne

STARACHOWICE

Siège social: Société des Etablissements Miniers de Starachowice
rue Warecka 15, Varsovie. Tel. centr. 567-90

Adresse des Usines: Starachowice, poste Starachowice, tel. Starachowice

Etablissements fondés en 1875. Médaille d'or à L'Exposition Universelle de Poznań

Acier de construction, carbone, coulé, inoxidable, resistant aux acides

Acier outils et rapide

Piéces forgées spécialement pour moteurs d'atomobiles et d'avions

Piéces éstampes châssis d'automobiles etc.

Fonte en acier simple et en acier à grande résistance

Marteaux pneumatiques

Réprésantant Général pour l'exportation „**SEPEWE**" Société à repr. lim., Varsovie 65, rue Wilcza

NAJPIĘKNIEJSZE WYCIECZKI

z Polski do Rumunii
i z Rumunii do Polski

organizuje
Polskie Narodowe
Biuro Podróży
ORBIS
100 placówek we wszystkich większych miastach Polski.

ORBIS reprezentuje w Polsce Rumuńskie Oficjalne Biuro propagandy turystycznej
ROMANIA
WARSZAWA, UL. OSSOLIŃSKICH 8

ORBIS posiada swoje przedstawicielstwo w Rumunii. Przedstawicielem ORBISU jest Rumuńskie Narodowe Biuro Podróży
EUROPA
BUKARESZT (STRADA DOAMNEI I.)
oraz wszystkie jego placówki.


CONSTANTA MAMAIA


KRAKÓW - KOŚCIÓŁ MARIACKI

CELE MAI FRUMOASE EXCURSII

din Polonia în România
şi din România în Polonia.

organizează
biroul naţional
polon de voiaj
ORBIS
100 filiale în toate oraşele mai mari din Polonia.

ORBIS reprezintă în Polonia Biroul Oficial Român pentru propaganda turistică
ROMANIA
VARŞOVIA, STR. OSSOLIŃSKICH 8

ORBIS posedă reprezentanţa sa în România. Reprezentantul ORBISULUI este Organizatia Naţională de voiaj şi turism.
EUROPA
BUCUREŞTI, STR. DOAMNEI I.
precum şi toate filialele lui.

P Z T

Teletechnika

Aparaty telefoniczne wszelkich typów do centrał automatycznych i ręcznych, oraz aparaty telefoniczne szeregowe i Domofony. Łącznice telefoniczne ręczne i automatyczne na dowolną ilość numerów. Centrale telefoniczne międzymiastowe. Liczniki rozmów telefonicznych. Wszelki sprzęt teletechniczny. Aparaty telegraficzne Morsa i Jughesa i łącznice telegraficzne.

Télétechnique

Appareils téléphoniques de tous les types pour les postes centraux automatiques et manuels, ainsi que les appareils téléphoniques de série et pour l'usage interne. Postes centraux téléphoniques manuels et automatiques pour chaque nombre de numéros. Postes centraux interurbains. Compteurs téléphoniques et toutes sortes de matériel télétechnique. Appareils télégraphiques du système Morse et Hughes ainsi que les postes centraux télégraphiques.

Radiotechnika

Radiostacje nadawcze i odbiorcze, telefoniczne i telegraficzne, krótkofalowe i długofalowe; lądowe — okrętowe — lotnicze. Stacje radiogoniometryczne, radiolatarnie, urządzenia głośnikowe dużej mocy. Odbiorniki radiofoniczne: detektorowe — sieciowe — bateryjne. Głośniki do odbiorników detektorowych, słuchawki radiowe, materiał antenowy.

Radiotechnique

Postes de T. S. F. émetteurs et récepteurs, téléphoniques et télégraphiques à ondes longues et courtes terrestres, maritimes et aéronautiques. Postes radiogoniométriques radiophares, amplificateurs, et dispositifs acoustiques à grande puissance. Récepteurs radiophoniques à galène, à batterie ou courant alternatif. Hautparleurs pour les récepteurs à galène, écouteurs de T.S.F. petit matériel pour l'installations des antennes.

Sygnalizacja i inne

Urządzenia sygnalizacyjne na przejazdach kolejowych. Urządzenia sygn. pożarowe, policyjne wlamaniowe i t. d., urządzenia kontroli dozorców. Aparaty elektromedyczne do diatermii. Mówiące zegary telefoniczne. Automaty sprzedające papierosy, bilety, czekoladki i t. p. Wyświetlacze numerów i sygnałów dla kas, elektrowni, fabryk, boisk i t. d. Aparaty do mierzenia wilgotności. Elektryczne instalacje samochodowe. Klaksony samochodowe i motocyklowe. Liczniki energii elektrycznej.

Signalement et autres

Dispositifs de signalisation de chemin de fer. Dispositifs de signalisation d'incendie des vols, pour la police, dispositifs de contrôle des gardes etc. Appareils électromédicaux (diatermie). Horloges parlantes téléphoniques. Appareils automatiques de vente des cigarettes, tickets, chocolat etc. Dispositifs de signalisation par écran lumineux destinés pour les caisses des banques, centrales électriques, fabriques places des sports etc. Appareils de la mésure de l'humidité du grain etc. Installations électriques sur le autos. Claksons. Compteurs d'énergie électrique.

PAŃSTWOWE ZAKŁADY TELE- I RADIOTECHNICZNE W WARSZAWIE

WARSZAWA, UL. GROCHOWSKA 341 – TELEFON 565-00 – ADRES TELEGR. PZT–W-WA

FABRYKA MASZYN I NARZĘDZI WIERTNICZYCH

GALICYJSKIEGO KARPACKIEGO NAFTOWEGO TOWARZYSTWA AKCYJNEGO

G.K.N.T.A. 1885

dawniej BERGHEIM i MAC GARVEY

W GLINIKU MARIAMPOLSKIM

dostarcza:

Wszelkich maszyn, urządzeń i narzędzi wiertniczych – Maszyn i aparatów dla rafinerii nafty – Wyciągów, pomp oraz wyrobów kutych żelaznych i stalowych, surowych i obrobionych

Poczta i telegraf: **Glinik Mariampolski** :: Telefon: **Gorlice Nr. 17**

Stacja kolejowa: **Zagórzany**

Przystanek kolejowy: **Glinik Mariampolski**

Fabryka wchodzi w skład przedsiębiorstw Grupy Towarzystw Naftowych, Handlowych i Przemysłowych **„MAŁOPOLSKA"**

PAŃSTWOWE ZAKŁADY LOTNICZE

PZL

WYTWÓRNIA PŁATOWCÓW

WARSZAWA – OKĘCIE – PALUCH. TEL. 4-00-60

WYTWÓRNIA SILNIKÓW

WARSZAWA – OKĘCIE

PAŃSTWOWA WYTWÓRNIA PROCHU
PIONKI

Telefon: Radom 10-00

PWP

Adr. telegr.: „Pewupe" Pionki

dostarcza

Bezdymne prochy myśliwskie do nabojów śrutowych

„SOKÓŁ" i „KUROPATWA"

Bezdymne prochy sportowe

„KRÓLEWSKI"

proch sztucerowy tarczowy

„DZIK" – proch sztucerowy tarczowy

„KRUK" i „STRZELEC"

proch do broni małokalibrowej

PROCH REWOLWEROWY

WSZELKIEGO RODZAJU MATERIAŁY WYBUCHOWE

saletrzano-amonowe, powietrzne, dynamity, prochy czarne myśliwskie. Materiał wybuchowy do celów melioracyjnych.

BAWEŁNA KOLODIONOWA

do wyrobu lakierów nitrocelulozowych, celuloidu, filmu, sztucznej skóry i kolodium farmaceutycznego.

CELULOID

we wszystkich gatunkach i kolorach, przezroczysty i matowy, w arkuszach, prętach i rurach.

CELULOZA SULFITOWA

do wyrobu sztucznego jedwabiu i do celów papierniczych.

FERROMIT

do spawania szyn kolejowych i tramwajowych, oraz części maszyn.

KWAS SIARKOWY – OLEUM – MĄCZKA FOSFORYTOWA – ETER SIARCZANY – na eksport.

UNIUNEA MECANICILOR POLONI DIN AMERICA, Soc. pe Actiuni

Biroul la Varşovia, Marszalkowska 140

STOWARZYSZENIE MECHANIKÓW POLSKICH Z AMERYKI, Sp. Akc.

Biuro w Warszawie, Marszałkowska 140

Telefony: Prezes Zarządu 693-88; Wydział Sprzedaży 693-66
Biura Sprzedaży Maszyn, Narzędzi i Zakupów przy Wytwórni w Pruszkowie telef. 206-43 lub Podmiejska II (02) Pruszków 10

Wytwórnia obrabiarek i narzędzi
w Pruszkowie k/Warszawy

Fabrica de Maşini şi Instrumente
din Pruszków, aproape de Varşovia

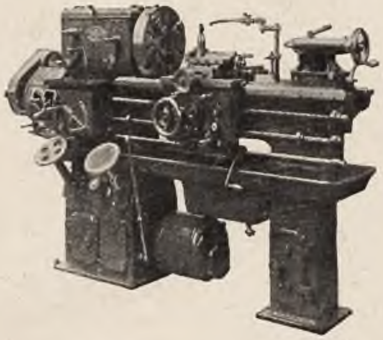
Zakłady Przemysłowe „Poręba"
w Porębie k/Zawiercia

Instalaţiunile industriale „Poręba"
din Poręba, aproape de Zawiercia

Grand Prix i Złoty Medal na Wystawie W.M.L. w Warszawie

1. **Obrabiarki do metali:** tokarki, frezarki, strugarki szlifierki i t d.
2. **Obrabiarki specjalne dla ciężkiego przemysłu i kolejnictwa** o wadze ponad 50.000 kg.
3. **Normalne narzędzia do obróbki metali.**
4. **Odlewy maszynowe,** cylindry parowozowe, **Wlewnice,** rury żeliwne wodociągowe, kanalizacyjne i ekonomizerowe, odlewy dla centralnego ogrzewania. Odlewy sanitarne i naczynia kuchenne, emaliowane i surowe, piece żeliwne.





Oferty, kosztorysy i prospekty wysyłamy na żądanie

PAŃSTWOWE ZAKŁADY INŻYNIERII

PIERWSZA POLSKA FABRYKA SAMOCHODÓW

WARSZAWA, TERESPOLSKA Nr 34/36. TEL. Nr 5-48-10 (Centrala)

SAMOCHODY: „POLSKI FIAT" całkowicie wykonane w kraju. „POLSKI SAURER" samochody ciężarowe i autobusy z silnikiem syst. „Diesel".

MOTOCYKLE „SOKÓŁ" polskiej konstrukcji.

ZESPOŁY NAPĘDOWE DO WAGONÓW MOTOROWYCH – ZESPOŁY OŚWIETLENIOWE I POMPOWE – SILNIKI SPALINOWE PRZEMYSŁOWE – LOTNICZE I MORSKIE – STATKI – ODLEWY – WYROBY KUTE Z METALI PÓŁSZLACHETNYCH

LASY W OBRONIE KRAJU

Świat, a z nim Europa, żyje dziś pod znakiem „okresu przedwojennego". Poszczególne kraje szykują się do wypadu zaczepnego, bądź też akcji obronnej. Tereny niedawnych walk włosko-abisyńskich, a obecnie krwawych zmagań nacjonalistów z „czerwonymi" w Hiszpanii — były i są traktowane przez szereg państw bezpośrednio, czy też ubocznie w tym zainteresowanych, jako tereny doświadczalne dla próby sprzętu i środków ataku i obrony.

W dobie powszechnej już motoryzacji, a zwłaszcza wobec działania tak potężnych środków walki, jak lotnictwo i broń pancerna, szukając przed nimi obrony, próbowano uciekać się do maksymalnego wysiłku zbrojeń, zaniedbując niejednokrotnie wykorzystanie, a przede wszystkim utrzymywanie tych naturalnych „sprzymierzeńców obrony" — jakimi są lasy.

Podobnie dzieje się i u nas w Polsce. Część społeczeństwa, a mianowicie mieszkańcy miast, chętnie widzą w lasach tereny miłych wycieczek, odpoczynku, źródło (nieprzebrane — jak sądzą!) młodych świerczków i jodełek, ciętych rokrocznie na drzewka świąteczne — choinki dla naszych milusińskich. Realniejsi skłonni są uznać w lasach naszych bogate źródło budulca i innych surowców i półproduktów; rozumieją udział lasów w wymianie towarowej, znaczenie ich dla bilansu handlowego, ale chyba niezwykle mało spośród nas zastanawiało się nad nową, a właściwie odwieczną rolą lasów, jaką bezimiennie pełniły w historii i pełnić mają dzisiaj — rolę naszego obrońcy. Docenianie tego zagadnienia obce jest zresztą także wielu spośród ludzi wsi, którzy traktują lasy zasadniczo jako zasób budulca, opału i widzą w nich często, w swych trudnościach gospodarczych, przede wszystkim źródło doraźnie dającej się uzyskać gotówki.

Ostatnie dyskusje sejmowe o gospodarce leśnej, jeśli chodzi o miejsce i rozgłos, jakie miały w parlamencie i prasie, mogły wielu z nas dziwić. Przeciętny czytelnik gazet nie bardzo rozumiał dlaczego robi się tyle wrzawy o lasy. Jeśli jednak zważymy na tę właściwą, dawną i zawsze aktualną rolę lasów, jaką jest ich udział w obronie kraju, to zrozumiemy jaki pogląd na lasy obowiązywać musi nasz wszystkich na przyszłość.

Lasy nasze zajmują obszar 8.351.000 hektarów, z czego na województwa centralne przypada 2.572.000 ha, na woj. zachodnie 1.046.000 ha, południowe — 1.950.000 ha i na woj. wschodnie 2.754.000 ha.

Państwowa gospodarka leśna uczestniczy w ogólnym obszarze lasów cyfrą 3.173.611 hektarów (37,5% całości). Na lasy prywatne przypada pozostały obszar około 5.000.000 ha (62,5%). Ogólna ilość majątków leśnych wynosi 100.097, z czego 71% przypada na obiekty o obszarze ponad 500 ha.

Cyfry obszarów leśnych w poszczególnych częściach kraju wskazują, że posiadamy w Polsce głównie większe kompleksy leśne, mające właśnie pierwszorzędne znaczenie dla obrony kraju.

Wspominaliśmy już wyżej o głównych dziś środkach walki jakimi są: lotnictwo i broń pancerna, tzn. przede wszystkim czołgi. Otóż musimy wszyscy w Polsce uprzytomnić sobie najdokładniej, że nie ma lepszej naturalnej ochrony przed wywiadem lotniczym, niż osłona lasów.

Już nawet las iglasty ogromnie utrudnia obserwację lotniczą, zaś las z tzw. „podszyciem", las mieszany, lub las liściasty niemal całkowicie ją uniemożliwia. Oczywiście mówimy tu o okresie letnim — okresie ulistwienia lasów liściastych. W zimowym natomiast okresie — działanie ochronne lasu przed wywiadem lotniczym przedstawia się odwrotnie — przewagę ma wówczas las iglasty.

Jeśli chodzi o akcję broni pancernej, to nie mówiąc już o samochodach pancernych, nawet czołgi, nie mają możności działania (ruchu) na terenie lesistym, a większe kompleksy lasów wykluczają prawie ich zastosowanie.

Obok działania obronnego przed akcją z powietrza, tereny lesiste mają także ogromne znaczenie jako maskujące ruchy koncentracyjne oddziałów wojskowych i służą z reguły niemal za oparcie dla wszelkiej akcji wojskowej, a zwłaszcza akcji wypadowej o typie tzw. „zaskoczenia" przeciwnika.

Jak widzimy względy na obronność kraju wymagają utrzymywania i ochrony lasów, a tę ostatnią może im zapewnić powszechne zainteresowanie i poparcie społeczeństwa wespół z racjonalną gospodarką.

Gospodarka naszych lasów w cyfrach wyrębu i zalesienia przedstawia się następująco.

W dziesięcioleciu 1927—1936 wyrąb wyniósł 276.806 hektarów, zalesienie zaś 453.687 hektarów. W roku gospodarczym 1924/25 zalesiono 32,759 ha w roku zaś 1935/36 — 35.030 ha, przy czym ostatni wyrąb roczny wyniósł około 24.000 ha.

Niezmiernie ważnym momentem gospodarki lasów jest nadzór nad racjonalnością stosunku wyrębu do zalesienia. Kontrola gospodarki leśnej pod tym względem, zwłaszcza w lasach prywatnych jest niestety dość utrudniona, wobec daleko idących oszczędności wprowadzonych przez państwo w urzędach nadzorczych, tzw. urzędach ochrony lasów. Znaczne ograniczenie wydatków państwa na wyjazdy komisarzy ochrony lasów — uznaćby należało za źle zrozumianą oszczędność. Brak bowiem praktycznej kontroli państwa nad gospodarką prywatną na olbrzymim obszarze około 5 milionów hektarów lasów prywatnej własności narazić może gospodarstwo i obronność kraju na szkody niepowetowane.

Poznanie znaczenia lasów dla obrony kraju i troska o ich racjonalną gospodarkę — są to obowiązki każdego dobrego Polaka. Polak-żołnierz, a takim winien się czuć każdy z nas bez względu na wiek i stanowisko, musi stać się prawdziwym przyjacielem swych kombatantów w obronie kraju, jakimi są lasy polskie, którym dać musimy troskliwą opiekę i najlepszą dla interesu narodu i państwa gospodarkę.

S. K.



K. K. O. miasta st. WARSZAWY

CENTRALA – TRAUGUTTA 5

ODDZIAŁY: BIELAŃSKA 8, TARGOWA 65, BAGATELA 14

Sprawozdanie Komunalnej Kasy Oszczędności miasta st. Warszawy — będącej największą K. K. O. w Polsce — wykazuje w roku 1936, który jest jedenastym rokiem działalności tej Instytucji, dalszy poważny rozwój zarówno w zakresie operacyj biernych, jak i czynnych.

Na dzień 31.XII.1936 r. wysokość wkładów oszczędnościowych wyrażała się sumą zł 85.265.524,02, co stanowi w porównaniu z rokiem 1935 wzrost o 8,1%. Wkłady oszczędnościowe zgrupowane były na 98.876 książeczkach oszczędnościowych, która to ilość w porównaniu z rokiem ubiegłym zwiększyła się o 15,3%.

Klientela Kasy rekrutuje się z najszerszych warstw społeczeństwa stołecznego. Największe grupy wkładców stanowią kolejno: młodzież szkolna, urzędnicy, rzemieślnicy i służba domowa, wolne zawody, kupcy i przemysłowcy.

Specjalną opieką otacza Kasa od początku swego istnienia szkolne kasy oszczędności (S. K. O.), nie szczędząc środków na ich rozwój i ugruntowanie. W roku sprawozdawczym suma wkładów szkolnych wzrosła o 7,3% i wynosi na koniec roku zł 511.492,95.

Wkłady na rachunkach bieżących (czekowych) wzrosły w roku sprawozdawczym do sumy zł 31.887.720,30. Razem wkłady oszczędnościowe i na rachunkach bieżących wzrosły o sumę zł 17.832.060,89, czyli o 15,2%.

Pogotowie kasowe na dzień 31.XII.1936 r. wynosi zł 28.124.458,68, co stanowi 24% wkładów oszczędnościowych i na rachunkach bieżących.

Z związku z poprawą koniunktury gospodarczej i znacznym przypływem powierzonych Kasie lokat, działalność kredytowa Kasy wykazała w okresie sprawozdawczym znaczny wzrost. Wzrosły pożyczki hipoteczne, zabezpieczone czystymi wpisami, względnie kaucjami hipotecznymi oraz pożyczki wekslowe i rzemieślnicze. Ponadto poważnie wzrosły pożyczki terminowe na zastaw papierów wartościowych i dyskonto skryptów dłużnych.

W r. 1936, zgodnie z uchwałą Rady, Kasa zapoczątkowała udzielanie ulgowych pożyczek rzemieślniczych. Pożyczki tego typu obejmują drobnych rzemieślników i mają one raczej charakter filantropijny, gdyż oprocentowanie ich, wynoszące 1% w stosunku rocznym, nie pokrywa nawet własnych kosztów manipulacyjnych.

Na dzień 31.XII.1936 r. suma udzielonych kredytów wynosiła zł 70.707.798,43.

Suma bilansu brutto wzrosła w porównaniu z rokiem 1935 o zł 18.400.232,34 czyli o 17,4%. Koszty handlowe za rok 1936 wynoszą zł 1.545.962,03 i stanowią 1,23% w stosunku do sumy bilansowej okresu sprawozdawczego.

Czysty zysk za rok operacyjny 1936 wyniósł kwotę zł 394.223,30, która to suma powiększyła kapitały własne i fundusze rezerwowe Kasy do sumy zł 4.262.987,90.

ROZKŁAD LOTÓW P. L. L. „LOT"

ważny od dnia 3.X. 1937 r. do 26.III. 1938 r.

Czas lokalny

Godziny	Kierunek	Godziny
N 9.00	o WARSZAWA	p 15.30 N
N 10.10	p KRAKÓW	o 14.20 N
od 1.XI 13.40 N 14.40	o WARSZAWA	p 9.15 N
14.55 N 15.55	p KATOWICE	o 8.00 N
N 8.00	o WARSZAWA	p 16.50 N
N 9.20	p POZNAŃ	o 15.30 N
N 9.35	o POZNAŃ	p 15.10 N
N 10.50	p BERLIN	o 14.00 N
N 13.00	o WARSZAWA	p 10.00 N do 30.XI.37
N 14.30	p GDYNIA	o 8.30 N do 30.XI.37
N 14.35	o GDYNIA	p 8.25 N do 30.XI.37
N 14.45	p GDAŃSK	o 8.15 N do 30.XI.37
Wt Cz So 7.30	o WARSZAWA	p 14.40 Po Sr Pi
„ „ „ 9.15	p WILNO	o 12.55 „ „ „
„ „ „ 9.35	o WILNO	p 12.35 „ „ „
„ „ „ 12.10	p RYGA	o 12.00 „ „ „
„ „ „ 12.30	o RYGA	p 11.40 „ „ „
„ „ „ 14.00	p TALLINN	o 10.10 „ „ „
„ „ „ 14.20	o TALLINN	p 9.50 „ „ „
„ „ „ 15.05	p HELSINIKI	o 9.05 „ „ „
N 13.30	o WARSZAWA	p 10.05 N
N 15.05	p LWÓW	o 8.30 N

Godziny	Kierunek	Godziny
Cz 8.30	o WARSZAWA	p 10.05 Sr
„ 10.05	p LWÓW	o 8.30 „
„ 10.25	o LWÓW	p 11.20 „
„ 12.35	p CZERNIOWCE	o 11.10 „
„ 12.55	o CZERNIOWCE	p 10.50 „
„ 14.50	p BUKARESZT	o 8.55 „
Pi 9.30	o BUKARESZT	p 14.40 Wt
„ 11.05	p SOFIA	o 13.05 „
„ 11.25	o SOFIA	p 12.45 „
„ 12.55	p SALONIKI	o 11.15 „
„ 13.15	o SALONIKI	p 10.55 „
14.40	p ATENY	o 9.30 „
So 9.00	o ATENY	p 15.00 Po
Lądowanie warunkowe „	p RODOS	o „ Lądowanie warunkowe
„	o RODOS	p „
15.00	p PALESTYNA	o 9.00 „

Objaśnienia znaków:

- o – odlot
- p – przylot
- N – codziennie i w niedzielę
- Po – Poniedziałek
- Wt – Wtorek
- Sr – Środa
- Cz – Czwartek
- Pi – Piątek
- So – Sobota

POLSKO-RUMUŃSKA WSPÓŁPRACA LOTNICZA

W roku 1930 *Polskie Linie Lotnicze „Lot“* stworzyły stałą komunikację powietrzną na linii Warszawa — Bukareszt. Nastąpiło to na mocy umowy, w której oba państwa, Polska i Rumunia udzieliły sobie wzajemnej koncesji na przeloty samolotów pasażerskich między stolicami tych państw.

Polskie lotnictwo komunikacyjne obsługuje linię Warszawa — Bukareszt już 7-my rok. Linia ta w r. 1931 przedłużona została do Salonik, w 1936 r. z Salonik do Aten, a ostatnio w r. 1937 z Aten przez Rodos do Palestyny.

Linia ta idąca na Bliski Wschód obsługiwana jest przez P. L. L. „*Lot*“ w porze letniej trzy razy w tygodniu, a jedynie do Lwowa samoloty kursują codziennie.

Rumunia nie korzystała dotychczas z przysługujących jej praw przylotu do Polski. Względy gospodarcze i techniczne nie pozwalały na nawiązanie stałej komunikacji między Bukaresztem a Warszawą. Obecnie po reorganizacji lotnictwa komunikacyjnego w Rumunii na miejsce istniejących dwóch towarzystw lotniczych, które uległy likwidacji, powstało nowe tow. „*Lares*“ oparte w większej części na kapitale rządowym.

Przez okres kilku miesięcy szkoliły się w Polsce pod kierownictwem inżynierów i pilotów „Lotu“, cztery załogi tow. „Lares“. Odbyły one przeszkolenie na samolotach typu Lockheed-Electra i Douglas DC 2.

Na linii Bukareszt — Warszawa kursować będą samoloty typu Lockheed-Electra, które tow. „Lares“ zakupiło w Ameryce. Montaż tych samolotów odbył się w Warszawie.

Przypuszczać należy, że lotnicza współpraca polsko-rumuńska przyniesie jak najkorzystniejsze rezultaty.

Nadmienić należy, że „Lares“ będzie trzecim z rzędu zagranicznym przedsiębiorstwem komunikacji lotniczej, dolatującym do Warszawy. Dotychczas utrzymują z Polską 2 obce towarzystwa *a mianowicie Air France* na linii Praga — Warszawa i *Deutsche Lufthansa*, które wspólnie z P. L. L. „*Lot*“ eksploatuje szlak Berlin — Poznań — Warszawa.

O zainteresowaniu Rumunii nową linią lotniczą najlepiej świadczy fakt, że Wielki Wojewoda Michał w czasie swego pobytu w Warszawie odwiedził lotnisko *Lotu*, gdzie szkolili się wówczas nowi piloci rumuńskiej komunikacji lotniczej.



Powitanie Wielkiego Wojewody Michała na lotnisku w porcie cywilnym przez Dyr. Dep. Lotn. Cyw. płk. Wiedena, dyr. Lotu mjr. inż. Makowskiego i vice-dyr. Lotu mjr. inż. Zejferta



Wielki Woj. Michał wita się z pilotami rumuńskimi, którzy przebywali na przeszkoleniu w Locie. Obok Woj. Michała: szef lotn. wojsk. Gen. Rayski, dyr. Lotu mjr. inż. Makowski i vice-dyr. Lotu mjr. inż. Zejfert

FUNDUSZ PRACY



Robotnicze budownictwo mieszkaniowe. Domki w Zagnańsku

Szeroka i wielostronna działalność Funduszu Pracy nie jest dotąd jeszcze we wszystkich swoich przejawach dostatecznie znana opinii publicznej. Zadaniem Funduszu Pracy jest walka z bezrobociem. Prowadzi on ją przy pomocy różnorodnych środków, wśród których największe znaczenie ma finansowanie robót publicznych. Obok tego jednak działalność Funduszu Pracy obejmuje pośrednictwo pracy na roboty publiczne i do prywatnych przedsiębiorstw, pomoc doraźną bezrobotnym w postaci żywności i opału, zabezpieczenie robotników na wypadek bezrobocia i szereg różnorodnych form pomocy społecznej, a więc poradnictwo i przysposobienie zawodowe bezrobotnych, tworzenie dla nich ogrodów działkowych, pomoc w zakładaniu warsztatów rzemieślniczych, specjalne formy zatrudnienia pracowników umysłowych oraz akcję kulturalno-wychowawczą.

Rozmiary działalności Funduszu Pracy charakteryzują jego wydatki, które w ciągu pierwszych czterech lat jego istnienia (od 1 kwietnia 1933 r. do 31.III.1937 r.) wyniosły 511,7 milionów zł. Z sumy tej na roboty publiczne przypadło 331,6 milionów zł. Roboty te stanowią zatem największy dział Funduszu Pracy, którego zadaniem jest zatrudnienie bezrobotnych, danie pracy tym, którzy są jej pozbawieni. Z naciskiem podkreślić należy, że coraz większe sumy przeznaczane są na zatrunienie młodzieży. Jeżeli w r. 1936/37 ogólne wydatki na roboty publiczne sięgały 105 milionów zł, to na zatrudnienie młodzieży, skupionej w Ochotniczych Drużynach Roboczych, przypadło z górą 9 milionów zł.

Roboty publiczne prowadzą poszczególne władze państwowe oraz instytucje samorządowe, które do sum otrzymanych od Funduszu Pracy dodają wkłady własne.

Dzięki pomocy Funduszu Pracy wybudowano w ciągu czterolecia: kolei — 485 km, 2.300 km dróg i ulic, wyregulowano 1.450 km rzek, wybudowano wodociągów i gazociągów z górą około 590 km, przeprowadzono kanalizcji w różnych miastach na przestrzeni 445 km, wybudowano sieci elektrycznej 825 km i wybudowano domków robotniczych oraz wykończono gmachy publiczne, których budowa porzucona została poprzednio wobec braku środków, o ogólnej pojemności 2,6 milionów m^3.

Ważnym działem są również urządzenia zdrowia publicznego i wychowania fizycznego, które finansowane były w dużych rozmiarach. W tym dziale dzięki pomocy Funduszu Pracy wybudowano 49.000 m^2 kąpielisk, 410.000 m^2 stadionów i boisk, 175.000 m^3 różnorodnych budowli (pływalnie kryte, urządzenia sportowe itd.) i szereg pomniejszych instalacji.

Wydatki na roboty publiczne wzrastały systematycznie z roku na rok. Gdy w r. 1933/34 sięgały one 50 milionów zł — w 1936/37 doszły bez mała do 105 milionów zł. W miarę jak wzrastały wydatki na roboty publiczne Fundusz Pracy miał możność zmniejszyć nakłady na pomoc doraźną. Pomoc ta jest jednak stale niezbędna, bo w miesiącach zimowych roboty publiczne prowadzone na wolnym powietrzu z konieczności zamierają. Wówczas też zasadniczym środkiem walki z bezrobociem staje się pomoc żywnościowa i opałowa, do której obok normalnych środków materialnych Funduszu Pracy, przyciągnięte zostało ostatnio społeczeństwo w postaci akcji pomocy zimowej.

Akcja ta zbliża się już z nastaniem zimy będzie musiała znowu nabrać dostatecznego natężenia, ażeby można było zorgnizować pomoc dla rzesz najbardziej potrzebującej ludności. Z pomocy doraźnej korzystać będą ci, którym nie przysługują zasiłki ustawowe z tytułu bezrobocia. Robotnik, lub pracownik umysłowy, zwolnieni z pracy korzystają przez pewien okres czasu z takich właśnie zasiłków. Fundusz Pracy zabezpiecza pracowników fizycznych (pracowników umysłowych ubezpiecza Zakład Ubezpieczeń Społecznych). Robotnicy, którzy przepracowali okres czasu wymagany przez ustawę, otrzymują w czasie 13 tygodni pieniężne zasiłki ustawowe. Oto znowu jedna z form działalności Funduszu Pracy.

Ale poza tym rozwija się jego działalność o charakterze społecznym. Ogrody działkowe skupiły już na swoich terenach podmiejskich blisko 40.000 bezrobotnych w różnych zakątkach Polski. Bezrobotny działkowiec otrzymuje zasiłki na narzędzia pracy, nasiona i rozsady, na ogrodzenie i własnymi dłońmi uprawia działkę, która zazwyczaj po paru latach, w miarę jak nauczy się on dostatecznie intensywnej i celowej uprawy, dostarcza mu najcenniejszych środków żywnościowych przy stosunkowo małych kosztach, bo najcenniejszym wkładem jest jego własna praca. Ogród działkowy wyrywa bezrobotnego ze stanu bezczynności i daje mu surogat warsztatu pracy.

Ostatnio w zakresie prac społecznych podjęte zostały ważne poczynania pionierskie w zakresie organizowania nowych zajęć dla ludności, która utraciła pracę. Fundusz Pracy finansuje prace prowadzone głównie przez tzw. chałupników. Prace te w zakresie wikliniarstwa, koszykarstwa, hodowli królików i innych zwierząt futerkowych, uprawy ziół leczniczych, wytwarzania różnorodnych wyrobów metalowych, drewnianych, ceramicznych itd., pozwalają zatrudniać znaczną liczbę osób, które dotąd nie miały zajęcia.

Trudno na tym miejscu wyliczać wszystkie tego rodzaju prace, w znacznym stopniu stanowiące zupełną nowość na gruncie polskim. Akcja ta rozrasta się i zyskuje na znaczeniu; stanie się ona niewątpliwie z czasem drugim zasadniczym kierunkiem działalności instytucji obok robót publicznych.

Roboty na drogach w woj. krakowskim



Wytwórnia Balonów i Spadochronów

LEGIONOWO (POLOGNE)
TEL. 02, WYTWÓRNIA BAL. i SPAD.



ZAKRES PRODUKCJI **WB i Sp.:**

Balony stratosferyczne, kuliste, obserwacyjne, zaporowe; dla potrzeb reklamy i meteorologii;
dźwigarki balonowe, balony — jumping, gazochrony itp.;
Balony zmotoryzowane
Spadochrony
Hangary, Łodzie brezentowe i gumowe;
wyroby z materiałów przegumowanych i brezentu oraz sprzęt pomocniczy dla aeronautyki, marynarki i saperów;
Ekwipunek lotniczy, kombinezony lotnicze zimowe, kombinezony lotnicze letnie, kaski lotnicze, kominiarki;
zestawy do sprzętu nawigacyjnego, osłony do podgrzewaczy silników lotniczych oraz ubrania dla nurków.

Ballons stratosphériques, captifs, d'observation, sphériques;
de protection, de publicité, pour la météo;
treuils d'aérostation, ballons — jumping, gazomètres, etc.;
Dirigeables
Parachutes
Hangars, canots en bâche et caoutchouc;
articles en tissu caoutchouté et en bâche, et les accessoires, pour l'aéronautique, l'aérostation, la marine et les sapeurs;
Équipement d'aéronatique combinesons, casques, serre-têttes;
enveloppes pour instruments de bord, enveloppes pour chauffage des moteurs et costumes des plongeurs.

PAŃSTWOWE WYTWÓRNIE UZBROJENIA
W WARSZAWIE

Broń. Amunicja. Rewolwery i pistolety własnej konstrukcji. Karabinki sportowe kal. 22. Maszyny do pisania „F.K." Rowery „Łucznik-Extra". Narzędzia tnące. Sprawdziany. Mikromierze i suwmiarki. Płytki wymiarowe. Minimetry. Czujniki zegarowe i inne precyzyjne przyrządy pomiarowe — — — — — — — — — — — — — — — — —

PRZEDSTAWICIEL GENERALNY NA EKSPORT:

„SEPEWE" — Eksport Przemysłu Obronnego S-ka z ogr. odp.

WARSZAWA, UL. WILCZA Nr 65

Armes. Munitions. Révolvers et pistolets de propre construction. Carabines de sport cal. 22. Machines à écrice „F.K." Bicyclettes „Łucznik-Extra". Outils. Calibres. Micrométres de précision et pieds à coulisse. Cales-étalons. Minimètres. Comparateurs à candran et autres instruments pour mesure de précision. — — — — — — — — — — —

REPRESENTANT GENERAL POUR L'EXPORTATION:

„SEPEWE" — Société à resp. limitée

VARSOVIE, 65 RUE WILCZA

ARMATURA — NARZĘDZIA
WĘŻE METALOWE I WSZELKIE
ARTYKUŁY TECHNICZNE

ADOLF RICHTER

BIURA TECHNICZNE
WARSZAWA, RYMARSKA 8
ŁÓDŹ, PRZEJAZD 20

TOWARZYSTWO AKCYJNE
DLA FABRYKACJI SRUB I WYROBÓW KUTYCH
BREVILLIER S-KA i A. URBAN SYNOWIE

REPREZENTACJA I CENTRALNE BIURO W USTRONIU (ŚLĄSK CIESZ.)
FABRYKA WYROBÓW KUTYCH I ODLEWNIA ŻELAZA W USTRONIU
FABRYKA ŚRUB I NITÓW W SPORYSZU OBOK ŻYWCA (MAŁOPOLSKA)

Fabryka w Ustroniu wykonuje wszelkiego rodzaju wyroby kute dla kolei, przemysłu i rolnictwa
Odlewnia żelaza w Ustroniu wyrabia wszelkie odlewy z żelaza lanego
Fabryka śrub w Sporyszu wytwarza wszelkiego rodzaju śruby i nity

SPRZEDAŻ WYROBÓW FABRYKI I ODLEWNI w USTRONIU: **USTROŃ** (ŚLĄSK CIESZ.). SPRZEDAŻ WYROBÓW FABRYKI w SPORYSZU PRZEZ:

„ZJEDNOBZONE POLSKIE FABRYKI ŚRUB S-KA Z O. O."
BIELSKO, INWALIDZKA 2

ELEKTRON

materiał wysokiej wytrzymałości
o 40% lżejszy od aluminium

ODLEWY do budowy silników lotniczych i płatowców
KOŁA systemu DUNLOP do płatowców

Lilpop, Rau i Loewenstein S. A.
Warszawa **ul. Bema 65**

ZAKŁADY PRZEMYSŁU BAWEŁNIANEGO
„LUDWIK GEYER" S. A.
W ŁODZI
BIURO SPRZEDAŻY W WARSZAWIE
WARSZAWA, BODUENA 4
TEL. 667-63 i 688-86

Specialitate:
Pânze pentru legat cărți
Plombagină de pânză „VICTORIA"
Piei artificiale:
Granitol pentru legat cărți
și pentru galanterii
Derma (dermatoid) pentru mobile și automobile

SPECJALNOŚĆ:
PŁÓTNA INTROLIGATORSKIE
KALKA PŁÓCIENNA „VICTORIA"
SZTUCZNE SKÓRY:
GRANITOL DO CELÓW INTROLIGATORSKICH I GALANTERYJNYCH. DERMA (dermatoid) DO CELÓW MEBLARSKICH I SAMOCHODOWYCH.

ZAKŁADY PRZEMYSŁOWE
WŁÓKIENNICZE
„LENKO" SP. AKC.
W BIELSKU

polecają swoje wyroby:

sfoară subțire, sfoară groasă, frânghii de tot felul (pentru vapoare, ascensoare etc.). Saci de cânepă și de in, pânză pentru filtrat. Cordoane din păr de cămilă. Cordoane pentru elevatoare. Pânze impermiabile, pânze pentru corăbii. Articole de mușama. Articole de in. :: :: :: :: :: :: :: ::

szpagat, sznury, liny transmisyjne i wszelkie wyroby powroźnicze. Worki konopne i lniane, serwety filtracyjne. Pasy z sierści wielbłądziej. Gurty do elewatorów. Nieprzemakalne tkaniny, plachty, płótno żaglowe. Towary ceratowe. Wyroby lniane. :: :: :: :: :: :: :: :: :: :: ::

Biura sprzedaży: Warszawa, Poznań, Katowice, Łódź, Lwów, Kraków, Wilno.

Wywóz: do wszystkich krajów.

„Firma „Sanok" S. A. jest jedną z najbardziej znanych wytwórni polskich w tym dziale, a nowoczesny jej sposób prowadzenia, wysoki stopień wiedzy fachowej i ustawiczne wykorzystywanie nainowszych doświadczeń, zapewnia jej wyrobom stałe powodzenie i markę rynkową. To też zaletami tymi zdobyła firma „Sanok" Polska Spółka dla Przemysłu Gumowego S. A. nietylko rynek prywatny, ale i rynek państwowy, co dowodzi równocześnie, że jest ona wysoce zaufania godną".

»SANOK«

POLSKA SPÓŁKA DLA PRZEMYSŁU GUMOWEGO S. A. W SANOKU

Nowocześnie urządzona fabryka wyrobów gumowych produkuje oprócz różnych artykułów gumowych technicznych:

- Posadzki i chodniki gumowe
- Gąbki gumowe i inne artykuły z gumy porowatej
- Obcasy i płyty podeszwowe (skórguma)
- Opony, dętki i wszelkie inne gumowe części rowerowe
- Pasy gumowe transmisyjne
- Taśmy gumowe do urządzeń transporterowych
- Pasy klinowe do nowoczesnych napędów
- Obręcze gumowe do kół powozowych
- Węże gumowo-płócienne przeciwpożarowe
- Paski wentylatorowe do samochodów
- Nici gumowe
- Płótna gumowane dla różnych celów
- Różne artykuły specjalne, częściowo według własnych patentów

Nadto szereg artykułów ze specjalnego rodzaju gumy porowatej, znanych pod marką »LATICEL«

nadających się specjalnie do wyścielania wnętrz i siedzeń w pociągach, autobusach, samochodach, wozach motorowych, jako materiał do celów przemysłu meblowego, do wszelkiego rodzaju materaców i elastycznych podkładek, do szeregu artykułów sanitarnych i wielu tym podobnych celów.

Fachowy personel techniczny

Nowoczesne urządzenia maszynowe

Centrala telef. Nr. 112, 113 i 122

Wzorowo urządzone laboratorium

Produkcja masowa

Adres telegr.: GUMA – SANOK

Towarzystwo Zakładów Żyrardowskich

S ÓŁKA AKCYJNA

WARSZAWA, UL. TRAUGUTTA 8

Wyroby lniane:

Bielizna stołowa, ścierki i ręczniki, bielizna pościelowa lniana i półlniana, tkaniny oponowe, płachty, brezenty impregnowane, tkaniny ubraniowe, wsypy i worki

Wyroby bawełniane:

Bielizna stołowa, pościelowa i artykuły kąpielowe

Przędza i nici **Wyroby trykotowe**

Pierwszą pracą programową cywilizacji każdego kraju, każdego ośrodka społecznego jest budowa dobrych dróg, wiązanie ich z siecią komunikacyjną krajów czy ośrodków innych. Na tym polu Polska pozbawiona przez długie lata własnej administracji ma olbrzymie zaległości do odrobienia.

Bez dobrych, trwałych, nowoczesnych dróg w Polsce nie może być mowy o rozwoju, bezpieczeństwie i pomyślności naszego kraju.



ZAKŁADY CERAMICZNE

„OŁTARZEW"

Spółka z ogran. odpowiedzialnością

PRODUCTJA PIETRELOR DE PAVAT. PRODUSE DE BETON. CONSTRUCTJA ACOPERIRILOR DURABILE A STRĂZILOR

PRODUKCJA KLINKIERU DROGOWEGO. WYROBY BETONOWE. BUDOWA TRWAŁYCH NAWIERZCHNI DROGOWYCH

Zarząd: Warszawa, Jasna Nr 8, m. 4. telefony: 2.18-48 i 2.18-18

Fabryka: Ołtarzew, poczta Ożarów k/Warszawy, telefon: II podmiejska, Ożarów 4

PRZEMYSŁ METALOWY

„GRANAT" S. A.

Zarząd: Warszawa, Żórawia 17
Telefon: 9.14-36 i 7.24-36

Fabryka: Kielce, Młynarska 106. Tel. 11-01

Laboratorium Techniczne:
Warszawa, Stalowa 67. Tel. 10.09-44

Recomandă: articole de tinichea, de diferite forme, lanterne electrice de câmp, mulaje sub presiune, din metale seminobile (bronz, aramă etc.).

Poleca: blaszane wyroby tłoczone, latarki elektryczne polowe, odlewy pod ciśnieniem z metali półszlachetnych

---

APARATE "PG„ şi „PGD"

PENTRU DESINFETARE

Stingători de mână

Impregnate contra focului.

RECOMANDĂ

APARATY „PS" i „PSD"

DLA DRUŻYN ODKAŻAJĄCYCH

RĘCZNE GAŚNICE,

IMPREGNATY OGNIOCHRONNE

POLECA

MI-RA

ZJEDNOCZONE WYTWÓRNIE GAŚNICZE

WARSZAWA, UL. WSPÓLNA Nr 3a

TELEFONY: 970-34, 943-94

WYROBY W/G WŁASNYCH PATENTÓW.
FABRICATE DUPĂ PATENTE PROPRII.

„PROGRESS" ZJEDNOCZONE KOPALNIE GÓRNOŚLĄSKIE

Spółka z ogr. odp.

KATOWICE, ul. ZAMKOWA 10

Telefon Nr zbiorowy 33961

Adres telegraficzny:
PROGRESS—KATOWICE

WYŁĄCZNE BIURO SPRZEDAŻY WĘGLA NASTĘPUJĄCYCH KOPALŃ

SIEMIANOWICE
DEBIEŃSKO
ŁAGIEWNIKI
KATOWICE
MYSŁOWICE
MATYLDA
ANDALUZJA
RADZIONKÓW

Własne urządzenia portowe w Gdyni pod firmą „PROGRESS" Zjednoczone kopalnie Górnośląskie Spółka z ogr. odp. w Gdyni

Udział w ogólnym wydobyciu węgla
Na Górnym Śląsku wynosi około 23%

Węgiel kamienny tylko pierwszorzędnej jakości — Specjalne gatunki dla opału domowego i wszelkiego rodzaju przemysłu. — Pierwszorzędny węgiel gazowy

---

„WOLBROM" FABRYKA WYROBÓW GUMOWYCH

Sp. Akc.

W WOLBROMIU, ZIEMI KIELECKIEJ

poleca:

recomandă orice fel de articole de gumă din gumă fierbinte vulcanizată. - - - - - - - -

wszelkiego rodzaju wyroby gumowe z gumy gorąco wulkanizowanej. - - - - - - - - -

Rok założenia 1912

Telefony 5 i 15

Adres telegraficzny: „GUMA WOLBROM"

FABRYKA FILCÓW

LANDAU i WEILE

SPÓŁKA AKCYJNA

ŁÓDŹ, UL. INŻ. SKRZYWANA 5

TELEFON Nr. 137-32

ADRES TELEGRAFICZNY, „STANDAU ŁÓDŹ"

PRZEDSTAWICIELSTWO W WARSZAWIE:

G. SZCZECINSKI, CHŁODNA 20, TEL. 291-49

FABRICA EXISTĂ DIN ANUL 1887 ŞI FABRICĂ: POSTAV (FEUTRU) DE CALITATE INFERIOARĂ ŞI POSTAV PENTRU ŞEA, PENTRU ÎNCĂLŢĂMINTE, CONFECŢIUNI, PENTRU TAPIŢERII ŞI LUCRURI TECHNICE. POSTAV PENTRU PĂLĂRII.

FABRYKA ISTNIEJE OD 1887 ROKU I WYRABIA: WOJŁOKI I FILCE SIODLARSKIE, OBUWIANE, KONFEKCYJNE, TAPICERSKIE, TECHNICZNE, STOŻKI KAPELUSZNICZE.





Diamond-F

Świad. Ochr. Nr. 19073

JENERALNA REPREZENTACJA I SKŁAD NA POLSKĘ I W. M. GDAŃSK

TOWARZYSTWO HANDLOWO-PRZEMYSŁOWE

»FIBRA«

Spółka Akcyjna

WARSZAWA, UL. NALEWKI 13, TEL. 11.78-73, 11.79-74

Skrót dla depesz: »FIBRA WARSZAWA«

Specjalność nasza:

FIBRA WULKANIZOWANA DIAMOND

TWARDA

w arkuszach, prętach i rurkach

MIĘKKA

glicerynowana (flexible)

CELORON NA TRYBY CICHOBIEŻNE

STAL SANDVIK
DLA CELÓW LOTNICZYCH

SPECJALNOŚCI:

Taśmy stalowe na zimno walcowane
w szerokościach do 800 mm

Profile z taśmy stalowej
na żeberka

Drut stalowy
na cięgna

Bloki pierścieniowe
do wyrobu rur bez szwów

Nasze wyroby dostarczamy również w gatunkach chromomolibdenowym i nierdzewnym

SANDVIKENS JERNVERKS AKTIEBOLAG

HUTY STALOWE SANDVIKEN Sp. Akc.

SANDVIKEN SZWECJA

PRZEDSTAWICIEL:

BIURO AGENTUROWO-HANDLOWE

J. GROUNES

WARSZAWA, PRZESKOK 2, TELEFON 214-36

POLSKI TLEN

TOWARZYSTWO DLA PRODUKCJI I SPRZEDAŻY TLENU I GAZÓW PRZEMYSŁOWYCH

Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością

ZARZĄD: WARSZAWA, AL. JEROZOLIMSKIE 67
Telefony: 8.77-80 i 8.92-94

WYTWÓRNIA: UL. MSZCZONOWSKA 12, TEL. 6.19-77

Odznaczona na W. M. El. i przez Min. P. i H.

Wytwarza: tlen medyczny i przemysłowy, azot, powietrze sprężone i ciekłe oraz **dostarcza:** karbid, węże gumowe do tlenu i acetylenu, druty, pałeczki, proszki i pasty do spawania różnych metali

Inż. K. NADOLSKI i W. MŁODECKI

FABRYKA SPRZĘTU SPAWALNICZEGO I WARSZTATY MECHANICZNE

Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością

ZARZĄD i FABRYKA: AL. JEROZOLIMSKIE 67, TEL. 8.77-80

Odznaczona na W. M. El. i przez Min. P. i H.

Dostarcza dopuszczone do użytku przez Min. Przem. i Handlu wytwornice do acetylenu różnych typów i wielkości, pochodnie acetylenowe, palniki do spawania i cięcia, reduktory do tlenu i acetylenu oraz wszelki sprzęt spawalniczy

AVIA

WYTWÓRNIA
MASZYN
PRECYZYJNYCH

WARSZAWA, SIEDLECKA 63
TELEFONY: 10-12-41 i 10-28-31
Biura Zarządu:
KRAKOWSKIE PRZEDM. 7
TEL. 653-70

RHODOID

MASA PLASTYCZNA NIEPALNA

WYRÓB
„SOCIÉTÉ DES USINES
CHIMIQUES RHÔNE-POULENC",
PARYŻ

STOSOWANA JAKO MATERIAŁ NA SZYBY DO SAMOLOTÓW I SAMOCHODÓW

ORAZ

CHEMIKALIA TECHNICZNE

FIRMA **DR. E. PAULIN** SP. Z O. O.

WARSZAWA I

HOŻA 57 **TEL. 8-35-57**

**DOŚWIADCZALNE
WARSZTATY
LOTNICZE**

BUDOWA SAMOLOTÓW R. W. D.

Warszawa,
Okęcie Lotnisko

Telefon: 4-31-22
Telegram:
Dewuel Warszawa

EGZYSTUJE OD ROKU 1897

FABRYKA LAKIERÓW I FARB
TOWARZYSTWO

»NOBILES«

SP. AKC.

W WŁOCŁAWKU, Telefon Nr. 11-17
ODDZIAŁ W WARSZAWIE, UL. SZPITALNA Nr. 5, TEL. 664-40 i 664-39

POLECA:

LAKIERY

nitrocelulozowe i olejne do samochodów, samolotów, wagonów, tramwajów, przemysłu elektrotechnicznego i galanteryjnego

EMALIE

dekoracyjne białe i kolorowe, emalie podłogowe i podkładowe oraz techniczne.

FARBY OLEJNE I RDZOCHRONNE
NITROPOLITURA

ELEKTRYCZNE PRZYRZĄDY POMIAROWE

(AMPEROMIERZE, WOLTOMIERZE, WATOMIERZE i t. p)

wyrabia całkowicie w kraju na podstawie licencji f-my „N o r m e" we Wiedniu

Era

POLSKIE ZAKŁADY ELEKTROTECHNICZNE

SPÓŁKA AKCYJNA

ZARZĄD i FABRYKA: WŁOCHY POD WARSZAWĄ

TEL. CENTRALA 548-88

ODDZIAŁ W WARSZAWIE: UL. SIENKIEWICZA 14. TEL. 283-13

Warszawska Fabryka Wyrobów Gumowych

»WARGUM« Sp. Akc.

WARSZAWA

CZERNIAKOWSKA 84

TELEFON 9.65-57

WYRABIA WSZELKIEGO RODZAJU TKANINY GUMOWANE: NA BALONY WOJSKOWE, NA BUDY SAMOCHODOWE, PRZEŚCIERADŁA GUMOWE DLA SZPITALI POJEDYŃCZE i PODWÓJNE TKANINY NA PŁASZCZE

KOŁA, PNEUMATYKI I HAMULCE

DUNLOP

DO SAMOLOTÓW

GENERALNE PRZEDSTAWICIELSTWO

ANPOLGUM

WARSZAWA, AL. JEROZOLIMSKIE 31

WYTWÓRNIA URZĄDZEŃ MECHANICZNYCH

„NIWA"

Warszawa, ul. Racławicka Nr 4, tel. 4-23-88

Wytwórnia pomocnicza dla Przemysłu Lotniczego

Zakres: Zawory membranowe do benzyny i oliwy, filtry do benzyny, rączki sterowań na odległość. Części lotnicze toczone, gryzowane i spawane

---

Młotownia i Zakłady Mechaniczne

„Parysów"

Warszawa 27, Szosa Powązkowska, tel. 11.48-48 i 11.34-80

Fabryka wyrobów kutych, prasowanych, tłoczonych i ciągnionych produkuje ze stali zwykłych i szlachetnych wszelkie części samochodowe i lotnicze w stanie surowym i uszlachetnionym, (surówki i odkucia przeznaczone do dalszej obróbki)

ST. MICHNOWSKI

WARSZAWA

AL. 3 MAJA Nr. 2

TEL. 580-57

WYKONYWA:

Instalacje elektryczne, siły, światła, sygnalizacji, piorunochronów i t. p.

CHŁODNICE do Samochodów i Samolotów

ZBIORNIKI paliwa

PRODUKUJĄ

Zakłady Przemysłowe

„BIELANY" Sp. Akc.

w Warszawie, ul. Kamedułów 71, tel. 12-71-30, 12-72-27

BRACIA JENIKIE

SPÓŁKA AKCYJNA

FABRYKA DŹWIGÓW

ZARZĄD: WARSZAWA, AL. JEROZOLIMSKA 20

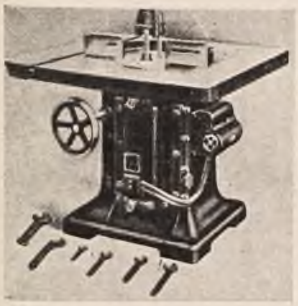
Telefony: 220-00 i 629-64

Adres telegr. »Brajenike – Warszawa«

Dźwigi elektryczne osobowe i towarowe

Wciągi elektryczne

Dźwigniki wszelkich typów i wielkości



Własnej fabrykacji

obrabiarki do drzewa

na zapęd pasowy oraz zmotoryzowane z wbudowanymi silnikami elektr., oszczędne, o niedoścignionej precyzji i doskonałości

polecają po cenach przystępnych

B. Samulski i Sp.

Fabryka maszyn i odlewnia – PLESZEW, tel. 36

Amortyzatory gumowe sznurowe do **samolotów i balonów**

Liny startowe do **szybowców**

oraz plecionki i taśmy jedwabne do **spadochronów**

B-cia Jaeger i S-ka

Sp. z o. o.

Warszawa, ul. Grochowska 73

telefony: 8-35-52, 10-21-99

Artykuły szlifierskie, płótna i papiery ścierne

ŚCIERNICE

krajowe, znanej jakości, z elektrokorundu, siliciumcarbidu, tartaczne i specjalne oraz minerały mielone poleca

Tow. Kom. HAEBERLE i Spółka

Pierwsza Polska Fabryka Wyrobów Szmerglowych

w Grodzisku-Mazowieckim

Składnica w Poznaniu, Pl. Wolności 13

Zakłady Przemysłowo-Handlowe

Władysław Paschalski

Warszawa, ul. Żytnia 15/17

Skrót telegr. „ZETPEHA". Tel. 203-84, 671-16, 203-13

Obrabiarki do metali,
Urządzenia kolejowe zabezpieczające i sygnalizacyjne,
Maszyny wszelkie precezyjne

M. KROMOŁOWSKI i Synowie

FABRYKA WYROBÓW SKÓRZANYCH

KATOWICE KOŚCIUSZKI 50

ARTICOLE DE PIELARIE DIN PIELE ŞI PÂNZĂ DE CORT, CARE INTRĂ ÎN DOMENIUL ECHIPAMENTULUI MILITAR

WYROBY RYMARSKIE ZE SKÓRY I BREZENTU WCHODZĄCE W ZAKRES WYEKWIPOWANIA WOJENNEGO

METALE: Blachy, pręty, rury, druty, taśmy, pasy, krążki miedziane, mosiężne, tombakowe, nowosrebrne, aluminiowe i antikorodalowe.

Cyna, ołów, aluminium, miedź, nikiel i inne metale. – Metale stare

Blachy cynkowe

OBRABIARKI DO METALI I DRZEWA

„POLTHAP"

POLSKIE TOW. TECHN. DLA HANDLU i PRZEM.

Spółka z ogr. odp.

Warszawa 1, ul. Pańska 83 (dom własny)

Telefon: nr. 530-65, 695-77, 209-27 i 209-17

TELEFLEX

uniwersalne **przekaźniki ruchu** do samolotów

Wyłączna eksploatacja na Polskę:

Tow. Przem. „KABEL" S. A.

Warszawa, Kacza 9/11, tel. 271-21

WARSZTATY SZYBOWCOWE

SPÓŁKA Z OGR. ODP.

●

BUDOWA SZYBOWCÓW RÓŻNYCH TYPÓW

●

WARSZAWA, TOPOLOWA – LOTNISKO

TELEFON 9-17-46

ŁOWICKIE ZAKŁADY PRZEMYSŁOWE

CUKROWNIA i RAFINERJA

„IRENA"

SPÓŁKA AKCYJNA

ŁYSZKOWICE

POW. ŁOWICKI

BIURO ZARZĄDU

W WARSZAWIE

MAZOWIECKA 5

TEL.: 262-49 i 514-28

Spółka Akcyjna

Do Eksploatacji Państwowego Monopolu Zapałczanego

w Polsce

PODAJE DO WIADOMOŚCI:

Od dn. **1 lipca b. r.** ceny zapałek zostają obniżone o 20%, a zatem **w detalu** pudełko zapałek zamiast gr. 10, sprzedawane będzie **po gr. 8,** a pudełko zapałek t. zw. „kresowych" zamiast gr. 5, będzie sprzedawane **po gr. 4.**

OBRABIARKI DO BLACH I METALI

Całkowite urządzenia i maszyny specjalnie dla przemysłu samochodowego, lotniczego, uzbrojeniowego i innych

Generalne przedstawicielstwo na Polskę zakładów:
ALFRED HERBERT Ltd., Coventry (W. Bryt.),
WILLIAM ASQUITH Ltd.,Halifax (W. Bryt.),
PRATT & WHITNEY NILES Co., New-York (U. S. A.),
J. SPIERTZ & Co, Strasbourg (Francja), prasy mimośrodowe, frykcyjne, tłocznie, nożyce. I innych.

METALE I PÓŁFABRYKATY

MIEDŹ – CYNA – ALUMINIUM I DURAL

d/h ST. ROZENBERG

Warszawa I, Towarowa 68. Tel. 232-26 i 264-90

KOSZTORYSY I INFORMACJE NA ŻĄDANIE

T-wo Zakładów Chemicznych „STREM" S. A.

ZARZĄD: Warszawa, ul. Mazowiecka 7. Tel.: 635-36, 584-30, 303-20
FABRYKI. w Strzemieszycach, Łodzi, Tarchominie i Lwowie

KLEJ KOSTNY, KLEJ SKÓRNY, ELASTICOL – specjalny klej do fabrykacji gumy, TUCOL – klej dla mechanicznych fabryk stolarskich, prasujących na gorąco, KLEJ do PASÓW, ŻELATYNY TECHNICZNE, SPUMOL – środek przeciwko pienieniu się kleju, GLICERYNA – farmaceutyczna, destylowana i dynamitowa, OLEINA – ACIDUM OLEINICUM REDESTILLATUM, STEARYNIANY: CYNKU, MAGNEZU, GLINU, WAPNIA, OLEJ KOPYTKOWY, OLEJ KOSTNY, MĄCZKI KOSTNE nawozowe

Odznaczenia: Dyplom honorowy Ministerstwa Przemysłu i Handlu na Wystawie Sanitarno-Higienicznej w Warszawie w r. 1927.
Wielki złoty medal na P. W. K. w Poznaniu w r. 1929.
Dyplom honorowy Ministerstwa Przemysłu i Handlu w r. 1929.

LEON PIŻYC

WARSZAWA

ZIELNA 9 • TEL. 289-28

DESKI i BALE

SOSNOWE
JESIONOWE
i LIPOWE

DLA CELÓW LOTNICZYCH

HANDEL
I
PRZEMYSŁ
DRZEWNY

BRACIA MARYAŃSCY

WARSZAWA
GRZYBOWSKA 96
Tel. 6-71-67 i 2-46-28

SKŁAD SUKNA I RÓŻNYCH FILCÓW

M. FLIGIEL

WARSZAWA, FRANCISZKAŃSKA Nr 30

TELEF.: 11-84-32, 12-05-51 mieszk.

SUKNA: Dekoracyjne, wojskowe, bilardowe, samochodowe, derkowe, podłogowe, kocowe.

FILCE: Siodlarskie, techniczne, obuwiane, konfekcyjne, krawieckie, tapicerskie, dywanowe.

DOM HANDLOWY

HERMAN MEYER S. A.

Warszawa, ul. Traugutta 2,
telefony: 601-84, 602-84, 603-84

ODDZIAŁY:
Katowice, ul. Kilińskiego 18,
Telefony: 337-81, 337-82

Przedstawicielstwa:

WSPÓLNOTA INTERESÓW GÓRNICZO-HUTNICZYCH S. A., MODRZEJÓW-HANTKE, ZJEDNOCZONE ZAKŁADY GÓRNICZO-HUTNICZE I INNYCH FIRM KRAJOWYCH I ZAGRANICZNYCH

FABRYKA SUKNA

MATYS, JAKUBOWSKI i S-KA

TOMASZÓW MAZ.

Adres telegraficzny „**Matjas**"–Telefon Nr 5. P.K.O. Łódź Nr 603.368

Składy komisowe:
Częstochowa – Lusar i Szych – ul. Piłsudskiego 9
Łódź – Paweł Geisler – ul. Piotrkowska 102a – tel. 257-09
Kielce – Spółdzielnia Krawców Chrześcijan – ul. Pierackiego 21 – tel. 17-60
Skarżysko – Spółdzielnia Krawców Chrześcijan – ul. Staszica 12 – tel. 109
Radom – Stefan Kamasa – ul. Żeromskiego 49 – tel. 23-15
Toruń – W. Grunert – ul. Szeroka 32 – tel. 1990
Gdynia – K. Gustaw – ul. Świętojańska 41 – tel. 22-51

Przedstawicielstwa:
Gdańsk – Philipp Treboulev – Milchkannengasse 26 – tel. 21721
Kraków – Henryk Talarek – ul. Topolowa 30
Katowice – H. Kurt LEY – ul. Stawowa 11
Lwów – M. Sumeray – ul. Sykstuska 41a – tel. 206-16
Lublin – S. Wolman – ul. Staszica 7
Poznań – Władysław Radzimski – ul. Kwiatowa 9 – tel. 38-14
Warszawa – M. Szabat – ul. Zielna 42 – tel. 216-84

JULJAN GLASS SKŁADY ŻELAZA

CENTRALA:
Warszawa, Al. Jerozolimska 41
Telefony: 9-82-71, 9-82-83, 9-95-99, 9-91-96
Adres telegraficzny: **JOTGLAS – WARSZAWA**

SKŁADY: **Wola, ul. Prądzyńskiego 26a, tel. 212-75**
Plac Grzybowski 8, tel. 533-38

ODDZIAŁY:
Białystok, Artyleryjska 9, tel. 6-19
Łódź, 11-go Listopada 107, tel. 187-58

ŻELAZO: handlowe, bednarskie, budowlane (betonowe)
BLACHY żelazne: czarna i ocynkowane,
BELKI ŻELAZNE (DŹWIGARY) i korytka (ceowe).
STAL GRIFFEL do robót żelbetowych

Powszechne Tow. Elektryczne **A. E. G.**

Sp. z o. o.

Warszawa, Mazowiecka 7

Oddziały:

Katowice, Łódź, Gdynia, Sosnowiec, Kraków, Lwów.

Budowa siłowni i linii elektrycznych dla wszelkich mocy i napięć

Turbozespoły, lokomotywy elektryczne, prostowniki

Rozdzielnie i aparaty rozdzielcze i miernicze

Wszelkie artykuły wchodzące w zakres elektrotechniki

Mokotowska Odlewnia Żelaza

T. Gołębiowski i Synowie

Warszawa

ul. Madalińskiego 67

Telefon 416-83

Odlewy żeliwne maszynowe, wysokowartościowe o specjalnych składach chemicznych, kwaso- i ognioodporne pg. rysunków szablonów i modeli własnych i powierzonych

Fabryka Wyrobów Gumowych

Orawski i S-ka Sp. z o. o.

Warszawa, Al. Jerozolimska 103, tel. 5.41-06

Gumowe i ebonitowe artykuły formowe
Specjalne młotki twarde i miękkie
Przeguby parciano-gumowe
Paski gumowe do foteli

Znak O. R. W. daje zupełną gwarancję jakości wyrobów

ZAKŁADY WKLĘSŁODRUKOWE

„ROTOFOT" Sp. z o. o.

WARSZAWA, TARCZYŃSKA 4, TELEFON 266-32

Reprodukcje artystyczne wszelkiego rodzaju:
pocztówki, portrety, ulotki, broszury, plakaty itp.

Jedyne w Polsce maszyny angielskie, drukujące z arkuszy miedzianych z możnością przechowywania form przy powtarzaniu nakładu

---

Piece kaflowe, kominki, kafle majolikowe

Fasony Szamotowe
Zaprawę Szamotową
Mączkę Szamotową

Polecają:

Zakłady Ceramiczne „JANÓWEK"

Warszawa, Czerniakowska 203, tel. 9-72-38

Już się ukazały
Nowe Cygara
dla Znawców

„Belweder"

Typ holenderski
Najwyższa jakość
Wyjątkowy aromat

Bracia B. i St. Maruszewscy

Sp. jawna

BIURO I SKŁADY:

WARSZAWA, UL. NARBUTTA 2, TEL.: 427-23 i 407-23

Dostarczają hurtowo i detalicznie z fabryk reprezent.:

Wapno suche i lasowane, Cement, Gips, Papę, Smołę, Trzcinę, Cegłę zwyczajną i ogniotrwałą, Dachówkę, Terrakotę, Kafle, Żelazo, Płyty »Suprema« oraz wszelkie inne materiały budowlane

---

DRUKARNIA
B-CI DRABCZYŃSKICH

WARSZAWA
UL. PIUSA XI Nr. 15
TELEFON 974-45

WYKONYWA
WSZELKIE ROBOTY
W ZAKRES DRUKARSTWA
WCHODZĄCE

MATERIAŁY OPAŁOWE

»IGNIS«

WARSZAWA Tel. 683-10 PROSTA 36

Firma egzystuje od 1887 r.

Mechaniczna Wytwórnia Wyrobów Powroźniczych

ALBERTA CYBE

w Warszawie, ul. św. Wincentego Nr 67, tel. 10-34-16

SPECJALNOŚĆ: Pasy do maszyn „Herkules", wyroby siatkowe do rybołówstwa. Galanteria powroźnicza i przybory gimnastyczne. Liny transmisyjne, konopne, manilowe, bawełniane i t. p.

XIV

TYDZIEŃ L. O. P. P.

Herby miast użyte w części sprawozdawczej zostały opracowane na podstawie materiałów Muzeum Narodowego i Herbarza Polskiego prof. Gumowskiego

LISTA OSÓB ODZNACZONYCH ODZNAKĄ HONOROWĄ L. O. P. P. Z OKAZJI XIV TYGODNIA L. O. P. P.

ZARZAD GŁÓWNY L. O. P. P

Odznaka złota — I-go stopnia

BABECKI BOLESŁAW, mjr — Prezes Obwodu Powiatowego L. O. P. P. w Siedlcach.
BIENIEWSKI STEFAN, Wicewojewoda Kielecki — Prezes Okręgu Woj. w Kielcach.
BIERNACKA MARIA — Warszawa.
DAWIDOWSKI ALEKSY, inż. — Dyrektor Admin. w Fabryce Karabinów — Skarbnik Zarządu Głównego L. O. P. P.
FRANKOWSKI STEFAN, kmdr — Członek Rady Głównej L. O. P. P.
GŁAZEK WACŁAW, inż. — Dyrektor O. K P. Wilno — Prezes Wileńskiego Okręgu Kolejowego L. O. P. P.
GRABSKI JAN, Naczelnik Min. Skarbu — Członek Zarządu Głównego L. O. P. P.
GRUBER HENRYK, dr — Prezes P. K. O. — Członek Rady Głównej L. O. P. P.
HABEREK FRANCISZEK, ppłk. dypl. — Członek Zarządu Głównego L. O. P. P.
JERCHO WŁADYSŁAW, mjr — Warszawa.
KACZMARCZYK ALOJZY, Wicewojewoda Nowogródzki — Prezes Okr. Woj. L. O. P. P. w Nowogródku.
KRÓLIKIEWICZ TADEUSZ, inż. — Kier. Komitetu Żwirki i Wigury.
KWAPIŃSKA ZOFIA — Italia.
LUBODZIECKI STANISŁAW, płk., Prokurator Sądu Najwyższego — Wiceprezes Okręgu L. O. P. P. m. st. Warszawy.
NIEPOKULCZYCKI HIPOLIT, Wicewojewoda Tarnopolski — Prezes Okręgu Wojewódzkiego L. O. P. P. w Tarnopolu.
PRZEŹDZIECKI HENRYK, ksiądz biskup.
SZTYBEL TADEUSZ, Dyrektor Biura Okręgu L. O. P. P. m. st. Warszawy.
TREPKA EDMUND, dyr. Zw. Przem. Chem. — Warszawa.
WIŚLICKI FELIKS, Prezes Tow. Fabr. Sztuczn. Jedwabiu — Warszawa.
WYLEŻYŃSKI ADAM, inż., Dyrektor O. K. P. — Katowice.

Odznaka srebrna — II-go stopnia

BAŁANDA STANISŁAW, płk. — Warszawa.
DWORNICKI ADAM, Z-ca Dyr. K. K. O. — Żywiec.
DYMOWSKI JAN, kpt. — Cwiecus.
FREJLAK STANISŁAW, urzędnik — Warszawa.
HEYNAR JÓZEF, dziennikarz — Katowice.
JANISZEWSKI RUDOLF, Inspektor Szkolny — Rawa Ruska.
KRAKOWSKA ZOFIA, laborantka — Warszawa.
KRECZMAR TADEUSZ, Kier. Ref. Prop. Zarządu Głównego L. O. P. P. — Warszawa.
MROCZKOWSKI ANTONI, por. w st. sp. — Warszawa.
PIECZKA ROMAN, sztygar — Mysłowice.
RUMUN EDWARD, dziennikarz — Katowice.
SIWEK JÓZEF, podkomisarz skarbowy — Cieszyn.
SMOTRYCKI JAN, literat i dziennikarz — Katowice.
SYKUŁA WŁADYSŁAW KAJETAN, nauczyciel gimnazjum — Suwałki.
WOJCIECHOWSKI CZESŁAW, em. kier. szkoły — Czechowice.

Odznaka brązowa — III-go stopnia

PRZEWŁOCKI STEFAN, sędzia — Krynki.
RYNKIEWICZ ALBIN, urzędnik państw. — Białystok.
ROMANOWICZ KAZIMIERZ, buchalter — Białystok.

BIAŁOSTOCKI OKRĄG WOJEWÓDZKI

Odznaka złota — I-go stopnia

KAUCKI STANISŁAW, starosta pow. — Łomża.
ŁAPIŃSKI STEFAN, Dyr. Banku — Warszawa.

Odznaka srebrna — II-go stopnia

GORODISZCZ PIOTR, ks. superintendent Misji Barbikańskiej — Białystok.
HORBA ALBIN, ks. proboszcz — Świsłocz.
KOZŁOWSKI BOLESŁAW, prok. Banku Polskiego — Białystok.
SZABELA JÓZEF, insp. samorządowy — Łomża.

Odznaka brązowa — III-go stopnia

CZECHOWSKI TEODOR, st. przod. P. P. — Goniądz.
GUTOWSKI FRANCISZEK, nauczyciel — Mścibów.
JAWORSKI STANISŁAW, insp. samorz. — Bielsk Podlaski.
KASIUKIEWICZ ALEKSANDER, Skarbnik Zarządu Miejskiego — Sokółka.
KOZIERADZKI ALEKSANDER, wójt — Hołynka.
ŁAPIŃSKI STANISŁAW, urzędnik państw. — Łapy.
MARTYNELIS FRANCISZEK, Sekr. Zarz. Gminnego — Sokółka.
PAWŁOWSKI WŁADYSŁAW, Sekr. Zarz. Gminy — Marcińkańce.
PIOTROWSKI WACŁAW WIEŃCZYSŁAW, burmistrz — Skideł.
ROMANOWSKI KONSTANTY, aptekarz — Łapy.
SUCHODOLSKI JAN, nacz. Urz. Poczt. — Porzecze k. Grodna.
SZTACHELSKI WACŁAW, urz. państw. — Białystok.

KIELECKI OKRĄG WOJEWÓDZKI

Odznaka złota — I-go stopnia

HEYNAR HENRYK, Wicestarosta Grodzki — Sosnowiec.
KRZYŻANOWSKI KAZIMIERZ, buchalter — Kielce.

Odznaka srebrna — II-go stopnia

ŁUKASZEWICZ WACŁAW, inż. — Ostrowiec.
MICHALEWSKI WŁODZIMIERZ, inż. górn. — Wojkowice Komorne.
MUCHA FRANCISZEK, mjr w st. sp. — Radom.
POKORSKI STEFAN, komisarz P. P. — Opatów.

Odznaka brązowa — III go stopnia

GÓRECKI KAZIMIERZ, laborant chem. — Stąporków.
HIMMEL BŁAŻEJ, kupiec — Ojców.
JANAS WAWRZYNIEC, urzędnik — Będzin.
JEDLIŃSKA JANINA, Czł. Zarz. Obw. Pow. L. O. P. P. — Sosnowiec.
KIEC JÓZEF, inż. — Częstochowa — Raków.
KOWALSKI JÓZEF, urzędnik państw. — Kielce.
MAZUR JÓZEF MAKSYM, urzędnik L. O. P. P. — Kielce.
NIEPOKOYCZYCKI JÓZEF, notariusz — Kazimierza Wielka.
NOWAK JÓZEF, dyr. K. K. O. — Jędrzejów.
OSTERCZY JULIAN, insp. P. Z. U. W. — Jędrzejów.
SOBOLEWSKI KAROL, inż. — Sosnowiec.
SYRKIEWICZ TOMASZ, Sekr. Gminy — Czarnocin.

KRAKOWSKI OKRĄG WOJEWÓDZKI

Odznaka złota — I-go stopnia

JANISZOWSKI CZESŁAW, prok. Sądu Okr. — Jasło.
BATAYSKI MIKOŁAJ, nadkom. P. P. — Kraków.

Odznaka srebrna — II-go stopnia

GONDEK ANASTAZY, agronom — Zawada.
KEMMER HENRYK, inż. leśnik, dyr. lasów — Dębica.
ŁĄCZYŃSKI WOJCIECH, nacz. więzienia — Kraków.
PACUŁA STANISŁAW WŁADYSŁAW, kier. Oddz. Dyr. P. i T. — Kraków.

Odznaka brązowa — III-go stopnia

BARUT JÓZEF, inż. arch. — Gorlice.
CISŁO ANTONINA, nauczycielka — Mielec.
DETTLOFF GODZISŁAW, urzędnik — Nowy Targ.
DOBRUCKI FRANCISZEK, kpt. — Nowy Targ.
GIEDROYĆ WIKTOR, mgr chem. — Roztoki.
GORĄCZKO MARIAN, sekr. sądowy — Myślenice.
GÓRNY ANTONI, dr, insp. obwodowy szkolny — Kraków.
HAUSCHILD LUDWIK, kpt. w st. sp. — Nowy Targ.
JĘDRZEJOWSKI EUGENIUSZ, prok. B. G. K. — Biała.
KURDZIEL JÓZEF, motorniczy tramw. — Krzeszowice.
LORENZ TADEUSZ, wójt — Kalwaria Zebrzydowska.
MIŁOŚ WŁADYSŁAW, dr, sędzia grodzki — Wojnicz.

KRAKOWSKI OKRĄG KOLEJOWY

Odznaka srebrna — II-go stopnia

BOREK EUGENIUSZ, zast. zaw. st. — Czechowice.
NĘCKI ALEKSANDER, inż., kier. działu warszt. gł. P. K. P. — Nowy Sącz.

Odznaka brązowa — III-go stopnia

DROZDOWSKI WŁADYSŁAW, adiunkt P. K. P. — Kraków.
GĄDEK ALFONS, asystent P. K. P. — Jasło.
GOEBEL WACŁAW, technik — Nowy Sącz.
PAWEŁEK ALEKSANDER, asesor P. K. P. — Sucha.
SKRABA JAN, asesor P. K. P. — Bielsko.
SZCZĘSNY STANISŁAW, asesor P. K. P. — Kraków.

LUBELSKI OKRĄG WOJEWÓDZKI

Odznaka złota — I-go stopnia

DAŃKOWSKI JÓZEF, star. pow. — Lublin.
ZABYSTRZAN JAN, z-ca dyr. oddz. B-ku Polskiego — Lublin.

Odznaka srebrna — II-go stopnia

JERZMANOWSKI STANISŁAW, notariusz — Kazimierz Dolny.
KARASIŃSKI STANISŁAW, urzędnik — Lublin.
MISIEWICZ JÓZEF, nacz. urz. skarbowego — Siedlce.
REISS ANTONI, por. — Włodawa.

Odznaka brązowa — III-go stopnia

ABRAMOWICZ WACŁAW, urzędnik — Lublin.
CARUK JAN, burmistrz — Janów Podlaski.
FELCZYŃSKI WITOLD, sekr. gminy — Stężyca.
JOCEK WŁADYSŁAW, sekr. gminy — Kawęczyn.
MAJEWSKI JAN STANISŁAW, urzędnik państw. — Łuków.
MARKOWSKI JAN, burmistrz — Radzyń.
PIWEK JAN, kontr. sanit. wydz. pow. — Sokołów.
RUSZLOWA STANISŁAWA, nauczycielka — Siedlce.
SULEWSKI MARIAN, lekarz — Izbica.
SYGA WŁADYSŁAW, pom. sekr. gminy — Parysów.
SZYSZKOWSKI WŁADYSŁAW, wicedyr. cukrowni — Opole.
WIDYŃSKI JAN, em. st. kontr. Min. P. i T. — Sadowa.

LWOWSKI OKRĄG WOJEWÓDZKI

Odznaka złota — I-go stopnia

MISIEWICZ JAN, inż., wycedyr. kolei — Lwów.
POLITYŃSKI BRONISŁAW BOLESŁAW, mjr w st. sp. — Sanok.
WYSZYŃSKI MIECZYSŁAW, inż. górn. — Borysław.

Odznaka srebrna — II-go stopnia

BOBROWSKI STANISŁAW, urzędnik P. K. P. — Lwów.
KOCIUMBAS GRZEGORZ, urzędnik państw. — Bóbrka.

KOMARZYŃSKI ALEKSANDER, inż., kier. urz. katastr. — Nisko.
MATYJA STANISŁAW, sędzia sądu okr. — Przemyśl.
SIESS MAKSYMILIAN, nacz. rach. miejskiej — Sanok.
STYSIŃSKA STEFANIA, urzędn. państw. — Rzeszów.

Odznaka brązowa — III-go stopnia

ASARABOWSKI MIECZYSŁAW, zaw. stacji — Stryj.
BANASIK WŁADYSŁAW, elektromonter P. K. P. — Lwów.
FALDA PIOTR, instr. oplg. — Jarosław.
GIZA ANTONI, mistrz tokarski — Schodnica.
GRZYBOWSKI MIECZYSŁAW, inż., zaw. warszt. sygn. — Stanisławów.
JARA WŁADYSŁAW, nauczyciel — Sanok.
KOŃCZAKOWSKI MARIAN, ślusarz P. K. P. — Lwów.
KRYSZCZYŃSKI JAN, technik drogowy — Zimna Woda.
MATUŁA FILIP, urzędnik samorz. — Sokołów.
PAŃCIEWICZÓWNA ZOFIA, nauczycielka — Zasław.
SOCHNACKI MARIAN, ślusarz P. K. P. — Lwów.
SZWEDA STEFAN, urzędnik państw. — Sieniawa.
TYMO DYMITR, wójt — Żurawce.
WIŚNIOSKI EDWARD, urzędnik kolejowy — Lwów.
WOJNAR ANTONI, sekr. komornika — Leżajsk.
ZARZYCKI STANISŁAW, pow. instr. pożarn. — Sokal.

ŁÓDZKI OKRĄG WOJEWÓDZKI

Odznaka złota — I-go stopnia

GUMKOWSKI CZESŁAW, red. nacz. „Kuriera Łódzkiego" — Łódź.
ZIELIŃSKI ROMAN, wicestarosta pow. — Łask.

Odznaka srebrna — II-go stopnia

CIELECKI MIRON, obrońca sądowy — Turek.
SALM JAN, inż. chemik — Łódź.
SZYMANIAK WITOLD, kpt. — Konin.
WODYK FRANCISZEK, naucz. gimn. — Łęczyca.

Odznaka brązowa — III-go stopnia

DREWING EUGENIUSZ, urzędnik — Łódź.
GABRYSIEWICZ BRONISŁAW, urzędnik — Tomaszów Maz.
GRZYBEK KAJETAN, kier. szk. powsz. — Sulejów.
KRUPIŃSKI EDWARD, urzędnik — Zgierz.
LĄDOWSKI KAZIMIERZ, urzędnik — Kalisz.
MIERZWIAKÓWNA ELŻBIETA, urzędniczka — Łódź.
PETRYKOWSKI ZYGMUNT, urzędnik państw. — Łask.
PODGÓRSKI MIECZYSŁAW, teletechnik — Łódź.
ROGOZIŃKA JANINA, urzędniczka — Piotrków.
RUTKOWSKI STANISŁAW, ślusarz — Głowno.
RŻEWSKI WŁADYSŁAW, urzędnik — Łódź.
ŻYMIRSKI JÓZEF, urzędnik samorz. — Radomsko.

NOWOGRÓDZKI OKRĄG WOJEWÓDZKI

Odznaka złota — I-go stopnia

RADZIWIŁŁ KAROL, ks. ordynat — Nieśwież.

Odznaką srebrna — II-go stopnia

BAUM WACŁAW, urzędnik — Lida.
JAKONOWICZ MARIAN, JERZY, oficer Pol. Państw.— Nowogródek.
JUSZKIEWICZ ANTONI, insp. samorz. — Słonim.
KUCZYŃSKI STANISŁAW, por. — Nieśwież.

Odznaka brązowa — III-go stopnia

DROZDOWSKI CZESŁAW, urzędnik samorz. — Bieniakonie.
GILEWSKI ADAM, wójt — Łań.
GOROŃSKI JÓZEF, urzędnik samorz. — Lipniszki.
GWAJOWA JULIANNA, urzędn. samorz. — Mir.
HARASTOWICZ BRONISŁAW, urzędnik samorz. — Rubieżowicze.
HOŁOWCZYC JÓZEF, naucz. gimn. — Baranowicze.
ŁUCKI MICHAŁ, podref. star. pow. — Nowogródek.
MODLIŃSKI NAUM, kupiec — Żołudek.
PYSKŁO JAN, felczer — Wisznica.
RENNERT ROBERT, instr. obw. oplg. — Wołożyn.
SIPIKO JAN, urzędnik samorz. — Wisznica.
WALENDZIK ADAM, urzędnik samorz. — Wołożyn.
ŻABIŃSKI ANTONI, urzędnik samorz. — Żyrowice.

POLESKI OKRĄG WOJEWÓDZKI

Odznaka złota — I-go stopnia

ŁYSZCZKOWSKI KAZIMIERZ, starosta pow. — Pińsk.
ZBIERAŃSKI CZESŁAW, starosta pow. — Łuniniec.

Odznaka srebrna — II-go stopnia

BIAŁY EDWARD, urzędnik państw. — Kamień Koszyrski.
CICHOŃ JAN, wójt — Kuchocka Wola.
PAŃCZEWSKI WŁADYSŁAW, kpt. w st. sp. — urz. państw. — Pińsk.
RZESZOTARSKI KAZIMIERZ, em. dyr. B-ku Polskiego — Warszawa.

Odznaka brązowa — III-go stopnia

BOBOŁOWICZ MARIAN, z-ca sekr. gminy — Kamień Koszyrski.
MALINOWSKI JAN, IGNACY, sekr. Zarz. Miejskiego— Kobryń.
MONARSZYŃSKI WŁADYSŁAW, naucz. — Moszkowicze.
OSTROMĘCKI KONSTANTY, wicedyr. KKO — Kobryń.
PROLISKO NIKITA, urzędnik — Dmitrowicze.
WIEWIÓRKA JERZY, JANUSZ, sekr. gminy — Nowosiółki.

POMORSKI OKRĄG WOJEWÓDZKI

Odznaka złota — I-go stopnia

BAŁA FRANCISZEK, wiceprezydent miasta — Toruń.
GLISZCZYŃSKI JÓZEF, inż. urzędnik PKP — Toruń.
ŁADOŚ KAZIMIERZ, gen. dyw. w st. sp. — Grudziądz.

Odznaka srebrna — II-go stopnia

BUCZYŃSKI BRONISŁAW, sekr. miejski — Chojnice.
KŁOSSOWSKI STANISŁAW, urzędnik P. K. P. — Toruń.
PHILIPP KAROL, mgr. nacz. obw. urz. poczt. — Toruń.
STABROWSKI KAZIMIERZ, inż., urzędn. P. K. P. — Bydgoszcz.
SZKLARSKI WOJCIECH, st. werkmistrz — Grudziądz.
SZYPNIEWSKI WŁADYSŁAW, ksiądz — Kielno.

Odznaka brązowa — III-go stopnia

CHMIELECKI JÓZEF, naucz. — Starogard.
DĄBROWSKI JAN, urzędnik — Świecie.
DĄBROWSKI WŁADYSŁAW, urzędnik — Grudziądz.
GRABOWSKI MAKSYMILIAN, werkmistrz — Gródek.
HAYDER MARIAN, urzędnik państw. — Grudziądz.
HOJKA WOJCIECH, urzędnik państw. — Bydgoszcz.
KOWALSKI ANTONI, zaw. stacji warszt. — Chojnice.
KOWALSKI ANTONI, urzędnik samorz. — Wielowicz.
KUFFEL IGNACY, rolnik — Mała Cerkwica.
KWIATKOWSKI KAZIMIERZ, zaw. odc. drog. — Sierakowice.
LICHNOWSKI ANTONI, por. — Brodnica.
MAĆKOWSKA JADWIGA, — Brodnica.
MANTHEI ALFONS, urzędnik P. K. P. — Gdynia.
PAWLIK HERMAN, kontr. drogowy — Tczew.
POHNKE JAN, właśc. nieruchomości — Gdynia-Chylonia.
SIELICKI WŁADYSŁAW, zaw. odc. drog. — Karsznice.
SZCZEPANIK FRANCISZEK, urzędnik — Unisław.
WYGANOWSKI FELIKS, urzędnik P. K. P. — Gdańsk-Oliwa.

POZNAŃSKI OKRĄG WOJEWÓDZKI

Odznaka złota — I-go stopnia

JORDAN-STOJOWSKI LUDWIK, kier. wydz. B-ku Sp. Zarob.-Bydgoszcz.
TASZYCKI BRONISŁAW, dr. sędzia Sądu Apel. — Poznań.

Odznaka srebrna — II-go stopnia

KONIECZNY FRANCISZEK, mgr. farm.-właśc. apteki — Września.
KWIATKOWSKI ANTONI, dyr. Rzeźni Miejskiej — Bydgoszcz.
WAŁECKI JAN, nacz. gazowni miejskiej — Poznań.
WEYNEROWSKI HENRYK, dyr. fabr. obuwia „Leo“ — Bydgoszcz.

Odznaka brązowa — III-go stopnia

FRELICHOWSKI MIECZYSŁAW, urzędnik cukrowni — Miejska Górka.
GOLCZAK NIKODEM, sekr gminy — Rogoźno Wielkopolskie.
JAGIEŁKA TEODOR, dyr. K. K. O. — Czarnków.
JANKOWSKI LEON, nauczyciel — Bydgoszcz.
KAŁKUS STANISŁAW, podofic. zaw. — Bydgoszcz.
KITA MIECZYSŁAW, urzędnik — Czarnków.
MACHNIKOWSKI SYLWESTER, prof. gimn. — Leszno.
MODLIŃSKI KLEMENS, burmistrz — Wolsztyn.
PANEK ANTONI, sołtys — Zielonawieś.
POL KAROLINA, artystka dram. — Bydgoszcz.
WALDEN JAN, kupiec — Bydgoszcz.
WYCISK WIKTOR, leśniczy — Dobrygoszcz.

POZNAŃSKI OKRĄG KOLEJOWY

Odznaka złota — I-go stopnia

KRZYŻANOWSKI WŁODZIMIERZ, inż. dyr. O. K. P.— Poznań.

Odznaka srebrna — II-go stopnia

HYBIAK BRUNON, nacz. oddz. ruchowo-handl. D. O. K. P. — Poznań.
WINTER EDWARD — z-ca nacz. biura finans. D. O. K. P. — Poznań.

Odznaka brązowa — III-go stopnia

CZARNECKI JAN, asystent P. K. P. — Poznań.
GRONET IGNACY, nacz. oddz. ruch.-handl. P. K. P. — Inowrocław.
KOŚCIELNY STEFAN, zaw. parowozowni P. K. P. — Kępno.
MAGIERSKI TOMASZ, mgr. kier. działu og.-prawnego D. O. K. P. — Poznań.
POLCYN FRANCISZEK, asesor P. K. P. — Gniezno.

RADOMSKI OKRĄG KOLEJOWY

Odznaka złota — I-go stopnia

TAŁAŁAS WŁADYSŁAW, kier. działu Biura Finans. D. O. K. P. — Radom.

Odznaka srebrna — II-go stopnia

MARSZYCKI STANISŁAW, z-ca nacz. oddz. Ruchu-Handl. P. K. P. — Lublin.
MIŁKOWSKI PIOTR — zawiadowca stacji — Chełm.

Odznaka brązowa — III-go stopnia

ADAMCZYK CZESŁAW, ref. Zasabów D. O. K. P. — Radom.
CHUDZIŃSKI STANISŁAW, urzędnik P. K. P. — Zdołbunów.
SZCZEPAŃSKI KAZIMIERZ, technik oddz. Drogowego P. K .P. — Gniezno.

STANISŁAWOWSKI OKRĄG WOJEWÓDZKI

Odznaka złota — I-go stopnia

NIEMIEC GUSTAW, nacz. Str. Poż. — Kołomyja.

Odznaka srebrna — II-go stopnia

JAWORSKI JÓZEF, kier. kanc. Starostwa — Kosów.
STRAUSS ADOLF, urzędnik samorz. — Kałusz.
SZCZYGIEŁ EUGENIUSZ, instr. rej. oplg. — Kołomyja.

WOROBKIEWICZ ADAM, urzędn. państw. — Stanisławów.

Odznaka brązowa — III-go stopnia

CZECHOWSKI TADEUSZ, urzędnik —Wygoda.
DUBICKI LUDWIK, urzędn. samorz. — Stanisławów.
DUDRA KAROL, kupiec — Skole.
GADZIŃSKI PIOTR, kpt. w st. sp., ref. wojsk. Starostwa — Kołomyja.
JANISZEWSKI STANISŁAW, urzędn. samorz. — Tłumacz.
MEDWID JAN, notariusz — Bursztyn.
RUNIEWICZ MARIAN, nauczyciel — Otynia.
SEIDLER LEON, por. w st. sp., burmistrz — Tłumacz.
SLUSARCZYK EMILIAN, mjr. w st. sp., wójt. — Wierbiaż Niżny.
UMAŃSKI STANISŁAW, dyr. gimn. państw. — Stanisławów.
WIŚNIEWSKI STANISŁAW, urzędnik P. K. P. — Stanisławów.

ŚLĄSKI OKRĄG WOJEWÓDZKI

Odznaka złota — I-go stopnia

NESTRYPKE PAWEŁ, inż. dyr. Śląsk. kolejek i tramw.— Katowice.
SZKUDLARZ STANISŁAW, Wiceprezydent miasta — Katowice.
ŻABIŃSKI BOLESŁAW, dr. nacz. biura finans. D. O. K. P. — Katowice.

Odznaka srebrna — II-go stopnia

BRANDT STEFAN, mjr. kmdt P. K. U. i Garnizonu — Pszczyna.
HRYNIEWIECKI ADOLF, inż. dyr. Huty „Silesia“ — Rybnik.
KAIM BOLESŁAW, inż. górn. — Ruda Śl.
MAŁODOBRY STANISŁAW, dr. radca woj. — Katowice.
MIKSZAN FRANCISZEK, dyr. Sl. Linii Autobus. — Katowice.
STOLECKI PAWEŁ, urzędn. kolej. — Szopienice.

Odznaka brązowa — III-go stopnia

ANIOŁ FRANCISZEK, sekr. gminy — Piotrowice.
BARON PIOTR, dozorca warszt. Giesche — Szopienice.
BRAJER FRANCISZEK, technik — Chodzów.
BUCHWALD STEFAN, strażnik miejski — Katowice.
GAWĘDA ADAM, mechanik lotn. — Szopienice.
HARAZIN WILHELM, sekr. wydz. pow. — Michałkowice.
KOŁODZIEJ JAN, pracown. kopalni węgla — Katowice.
KOŁODZIEJ JERZY, sekr. wydz. pow. — Tychy.
KUCHARCZYK ROBERT, urzędnik — Chorzów.
MENDRELA JÓZEF, przod. ślusarski — Lubliniec.
NOWAK FRANCISZEK, motorniczy — Chorzów.
PIETRZYKOWSKI FELIKS, kier. oddz. P. L. L. „Lot“— Katowice.
RURAŃSKI EMANUEL, insp. biur. magistr. — Siemianowice.
SZULIK BRUNON, sekr. magistr. — Wodzisław.
ŚWIERZY MAKS, sztygar — Katowice.

TARNOPOLSKI OKRĄG WOJEWÓDZKI

Odznaka złota — I-go stopnia

DZIĘCIOŁOWSKI ZYGMUNT, nacz. Urz. Poczt. — Złoczów.
KOCÓŁ ALFRED, star. pow. — Jarosław.

Odznaka srebrna — II-go stopnia

CZARNOWSKI STANISŁAW LEON, wicedyr. B-ku Pol. — Tarnopol.
KITTNER IZYDOR, mgr. em. dyr. K. K. O. — Tarnopol.
ZIMMER JÓZEF, mgr., urzędn. B-ku Pol. — Tarnopol.

Odznaka brązowa — III-go stopnia

KARABIŃSKI JAN STANISŁAW, urzędnik — Zborów.
KOWALSKI BOLESŁAW, insp. rej. oplg. — Kamionka Str.
KENNER ADOLF — Tarnopol.
RYCZEL STANISŁAW, urzędnik — Radziechów.
SIEDLECKA KRYSTYNA, urzędniczka L. O. P. P. — Tarnopol.
SZAJNOCHA SZYMON, naucz. — Stojanów.

OKRĄG M. ST. WARSZAWY

Odznaka złota — I-go stopnia

KĘSEK STANISŁAW, mjr kwaterm. 1 Szpit. Okr. — Warszawa.
KOWALSKI WALERIAN, z-ca kier. kasy M. S. Z. — Warszawa.

Odznaka srebrna — II-go stopnia

DUSZCZYŃSKI EDWARD, dr urzędnik — Warszawa.
FOTYMA JÓZEF, drogista — Warszawa.
GRUSZKO ZYGMUNT, urzędn. Wytw. Parow. Zakł. Ostr. — Warszawa.
TWARDOWSKI STANISŁAW, inż. — Milanówek.

Odznaka brązowa — III-go stopnia

ADAMSKA ZOFIA, urzędn. f-my B-cia Jabłkowscy — Warszawa.
BUKOWIECKI ALBIN, urzędnik Zarz. Miejsk. — Warszawa.
KOSIŃSKI JULIUSZ, urzędn. Zarz. Miejsk. — Warszawa.
KOWALSKI FORTUNAT, robotnik — Warszawa.
KUNC BORYS, urzędnik — Warszawa.
MARKOWSKI ADAM, prof. gimn. — Warszawa.
NOWOTCZYŃSKI KAZIMIERZ, prof. gimn. — Warszawa.
RESZKA ADAM, st. sierż. — Warszawa.
SCHRÖMMER FRANCISZEK, z-ca ofic. mat. 1 Szpit. Okr. — Warszawa.
SKOWROŃSKI EUGENIUSZ, urzędnik — Warszawa.
SPALONY JÓZEF, urzędnik Szkoły Uzbr. — Warszawa.
STOPCZYK JERZY, urzędnik Funduszu Pracy — Warszawa.

WARSZAWSKI OKRĄG WOJEWÓDZKI

Odznaka złota — I-go stopnia

TERLECKI MICHAŁ, nacz. Wydz. Wojsk. Urzędu Wojew. — Warszawa.

Odznaka srebrna — II-go stopnia

ESSMANOWSKI JERZY, radca woj. — Warszawa.
GOŁĘBIOWSKI JERZY, z-ca kier. Pow. Zarz. Drog. — Lipno.
LEWANDOWSKI ANTONI, sekr. Wydz. Pow. — Mińsk Mazowiecki.
MORAWSKI JÓZEF, ofic. w st. sp. — Jabłonna.
WITKOWSKI TADEUSZ, dyr. Ubezp. Społ. — Włocławek.

Odznaka brązowa — III-go stopnia

GAPIŃSKI STEFAN, naucz. — Sierpc.
GRABOWSKI JAN, sekr. gminy — Jadów.
GRABOWSKI TADEUSZ, sekr. Zarz. Miejsk. — Grodzisk Mazowiecki.
KRYGIER EUGENIUSZ, kier. szkoły — Kowal.
KWIECIŃSKI STANISŁAW, mgr. farm. — Ciechanów.
MARCHOCKI EDWARD, naucz. — Góra Kalwiaria.
MILEWSKI ROMUALD, kier. szkoły — Ciechanów.
MILLER BOLESŁAW, nauczyciel — Mława.
NIERYCHLEWSKI JAN, nacz. urz. poczt.-tel. — Żyrardów.
PIOTROWSKI KONSTANTY, em. naucz. — Wyszków n. Bugiem.
PRZETAKIEWICZ ALEKSANDER, sekr. Sądu Okr. — Płońsk.
SZCZEPKOWSKI LUCJAN, wójt — Kozłowo.

WARSZAWSKI OKRĄG WOJEWÓDZKI

Odznaka srebrna — II-go stopnia

FILIPOWSKI KLEMENS, inż. radca Min. Kom. — Warszawa.
WOJTYRA WACŁAW, zaw. st. — Warszawa-Praga.

Odznaka brązowa — III-go stopnia

CHRUŚCIEL FELIKS, stacyjny st. — Warszawa-Gdańska.
LEWANDOWSKI FELIKS, konduktor I kl. st. Warszawa-Praga.
NOWEMBERSKI JAN, pom. zaw. sekc. warszt. parowozowni P. K. P. — Kutno.
PSZCZÓŁKOWSKI ADAM, em. st. asesor P. K. P. — Warszawa.
ZALEWSKI ANTONI, zaw. odc. drog. — Krośniewice.

WILEŃSKI OKRĄG WOJEWÓDZKI

Odznaka złota — I-go stopnia

ALEXANDROWICZ ALEKSANDER, ppłk. — Wilno.
WIELOWIEYSKI TADEUSZ, starosta grodzki — Wilno.

Odznaka srebrna — II-go stopnia

EJMONT WŁADYSŁAW, kier. szk. pow. — Krzywicze.
KRAKOWSKI BRONISŁAW, kpt. — Wilno.
KURCZYŃSKI LUCJUSZ, st. sierż. — Postawy.
RODZEWICZ JÓZEF, urzędnik — Brasław.

Odznaka brązowa — III-go stopnia

BALDIN ROMAN, sekr. gminy — Hruzdowo.
BATURO STANISŁAW, urzędnik L. O. P. P. — Wilno.
HORODNICZY NORBERT, pom. sekr. gminy — Miadzioł.
MAJCHROWICZ ADOLF, nacz. urz. poczt. — Widze.
MAJKA ANDRZEJ, przod. P. P. — Hermanowicze.
PASTUSZKO STANISŁAW, nauczyciel — Łużki.
STACHURA JAN, przod. P. P. — Brasław.
WOJCIEKAN JÓZEF, buchalter — Wilno.

WILEŃSKI OKRĄG KOLEJOWY

Odznaka złota — I-go stopnia

URBANEK RYSZARD, inż. elektr. — Wilno.

Odznaka srebrna — II-go stopnia

SOBIESZCZAŃSKA SABINA, Wiceprzew. Koła Kobiet — Wilno.
ŻYLIŃSKI WINCENTY, technik — Lida.

Odznaka brązowa — III-go stopnia

BUCHOLCOWA SEWERYNA, Przewodn. Koła Kobiet — Wilno.
KUNTZ JAN, technik — Baranowicze.
MACIEJCZYKOWA LEOKADIA, Sekr. Koła Kobiet — Brześć n/B.
OBUCHOWICZ NAPOLEON, pracownik P. K. P. — Grodno.
PIECHOCIŃSKI JÓZEF, technik — Wołkowysk.
WOJTKOWSKA CZESŁAWA, Przewodn. Koła Kobiet — Baranowicze.

WOŁYŃSKI OKRĄG WOJEWÓDZKI

Odznaka złota — I-go stopnia

BUYKO TADEUSZ, starosta pow. — Dubno.
DE BERG KAZIMIERZ, Wicestarosta pow. — Równo.

Odznaka srebrna — II-go stopnia

KILDISZEW TEODOR, lekarz weter. — Tuczyn.
MALINOWSKI RYSZARD, Wicestarosta — Sarny.
PLISZKA FRANCISZEK, urzędn. państw. — Łuck.
SZYMANIUK ROMUALD, Komisarz Ochr. Lasów — Kostopol.

Odznaka brązowa — III-go stopnia

BANASIAK JAN, urzędn. gminy — Łuck.
DĄBROWSKI EDWARD, z-ca insp. samorz. — Kowel.
EŚTKOWSKI TADEUSZ, kpt. — Sarny.
FRONG JAN, st. sierż. — Ostróg.
GŁUSZKIEWICZ BOLESŁAW, kmdt pow. P. P. — Włodzimierz.
GRONOWSKI LUDWIK, prof. liceum — Krzemieniec.
HUTKOWSKI ZYGMUNT, dyr. Hrub. Synd. Roln. — Włodzimierz.
JĘDRZEJEWSKI KAJETAN, wójt — Kniahininek k/Łucka.
MANGOLDT ROBERT, urzędnik — Orżew.
SAREK STANISŁAW, wójt, — Bereżce k/Krzemieńca.
SZEBANOW WŁODZIMIERZ, adwokat — Ołyka.
ZAWILIŃSKI MICHAŁ, rolnik — Horochów.



BIAŁOSTOCKI OKRĄG WOJEWÓDZKI L. O. P. P.

W roku bieżącym staraniem Białostockiego Okręgu Wojewódzkiego L. O. P. P. była kontynuowana dalsza rozbudowa lotniska Grodno—Karolin. Lotnisko to jest otwarte dla ruchu publicznego. Na lotnisku rozszerzono pole wzlotów o dalsze 4 hektary zniwelowanego pierwszorzędnie terenu, wybudowano na lotnisku skład na materiały pędne, skład na wodór i rozpoczęto budowę budynku gospodarczego oraz wybudowano pół kilometra dobrej drogi jako dojazd do lotniska.

W tymże samym okresie ukończono budowę lotniska w Suwałkach, które również jest otwarte dla ruchu publicznego. Pole wzlotów tego lotniska przedstawia prawie idealną płaszczyznę.

Poza tym Zarząd Okręgu wszedł w posiadanie terenu pod lądowisko w Bielsku Podlaskim oraz przystąpił do prac nad budową lotniska w Łomży, pod które teren też już jest nabyty.

Idąc w ślad wskazań Naczelnego Wodza, Zarząd Okręgu zorganizował zbiórkę na zakup samolotów „Daru Ziemi Białostockiej“ i już zamówił trzy aparaty.

Staraniem Zarządu Okręgu została wybudowana wieżyczka do skoków ze spadochronem oraz wyszkolono dwu instruktorów, którzy z początkiem roku szkolnego rozpoczną szkolenie młodzieży.

Zarząd Okręgu zorganizował i przeprowadził instruktorski kurs modelarstwa lotniczego. Kurs ten ukończyło 29 nauczycieli szkół średnich i powszechnych, którzy będą w terenie szerzyć idee lotnictwa.

„Od modelarstwa — do szybownictwa“ — powiada praktyka i ten dział nie leży odłogiem. Zarząd Okręgu w swoich Warsztatach Szybowcowych w Mostach wybudował 7 szybowców i szereg części zamiennych oraz tablice szkoleniowe. Podkreślić tu należy ofiarność Braci Konopackich, właścicieli fabryki dykt w Mostach, którzy bezinteresownie dali na szybowce materiał, a ponadto sami zamówili dwa szybowce i ofiarowali je Dowódcy O. K.

Dobrze się też spisało Koło L. O. P. P. Nr 31 w Białymstoku, które z ofiar złożonych przez 22 ludzi dobrej woli ufundowało szybowiec Wrona-bis i ofiarowało go miejscowemu Kołu Szybowcowemu L. O. P. P.

Jednocześnie Zarząd Okręgu wyszkolił 2 instruktorów szybowcowych oraz wybudował według nowoczesnych wymogów dwa hangary na własnych szybowiskach w Białymstoku i Grodnie, a Koła szybowcowe L. O. P. P. zaopatrzył w liny startowe, dając możność młodemu pokoleniu szkolenia się w szybownictwie.

W okresie sprawozdawczym zorganizowano sieć instruktorów oplg, obsadzając instruktorami wszystkie Obwody. Zaopatrzono Obwody w sprzęt szkoleniowy dla obrony indywidualnej i zbiorowej, ponadto przydzielono Obwodom około 15000 rozmaitych podręczników i broszur.

Na zorganizowanym i zaopatrzonym w sprzęt terenie przeprowadzono ponad 200 kursów rozmaitego rodzaju, na których wyszkolono około 15.000 ludności. Wygłoszono ponad 200 odczytów w szkołach i uczelniach dla z górą 2.000 słuchaczy i słuchaczek. Wzięto udział w obesłaniu obozu dla służby odkażającej. Zorganizowano ponad to szereg kursów specjalnych i brano udział w wyszkoleniu organizacji współpracujących: P. C. K., Straży Pożarnych, P. W., Harcerstwa, Strzelca.

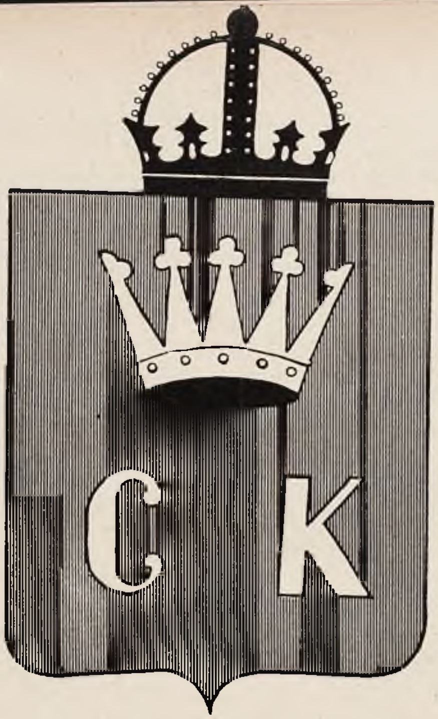
Poważnym dorobkiem Zarządu Okręgu w zakresie organizacji pracy i zaopatrzenia terenu w sprzęt obrony przeciwgazowej, jest ufundowanie i wyposażenie Ośrodka Propagandy i Sprzedaży L. O. P. P. w Białymstoku przy ul. Sienkiewicza 28-a. Należy tu dodać, że koszta ufundowania Ośrodka poniósł Zarząd Główny L. O. P. P. w Warszawie.

Cykliści w maskach w pochodzie L. O. P. P.



Instruktorski kurs modelarstwa w Białymstoku





KIELECKI
OKRĄG WOJEWÓDZKI L. O. P. P.

Rok 1937 zapisał się dobrze w historii Okręgu Kieleckiego. Ze wszystkich zdarzeń w życiu Okręgu na pierwsze miejsce wysuwa się fakt powstania lotniska i szkoły lotniczej w Masłowie pod Kielcami. Dzieło to będące owocem kilkuletniej wytężonej pracy Okręgu zostało doprowadzone do końca, a w chwili gdy piszemy niniejszy artykuł, pierwszych dwudziestu absolwentów szkoły lotniczej w Masłowie otrzymuje dyplomy lotnicze. Lotnisko to jest najpiękniejszym ze wszystkich, jakie Okrąg wybudował dotychczas na swym terenie działalności.

Powstanie szkoły lotniczej pobudziło do tym bardziej gorączkowej pracy armię modelarzy, których marzeniem stał się dziś kurs pilotażu motorowego w bliskim Masłowie. Tymczasem zapełniają oni szkoły szybowcowe w Polichnie i w Pińczowie, oraz przedszkola szybowcowe, które wyrastają teraz jak grzyby po deszczu. Wiedzę lotniczą przyszłych powietrznych obrońców Ojczyzny uzupełnia wieża spadochronowa w Kielcach, która w roku bieżącym metodycznie i na szeroką skalę prowadzi naukę skoków spadochronowych.

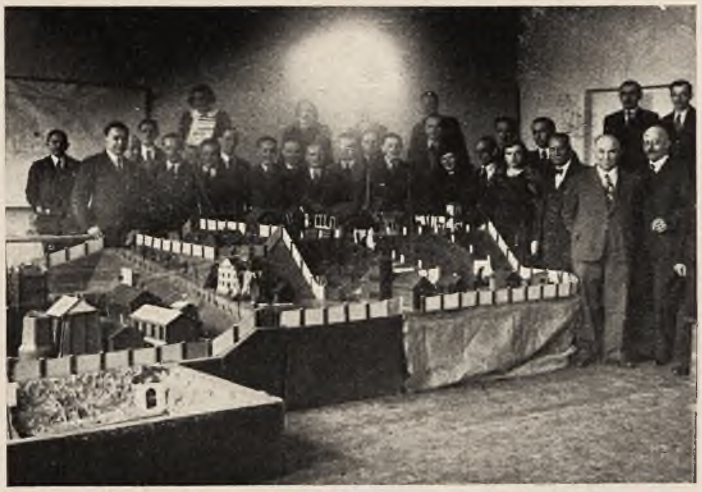
Potężną zachętą do zainteresowania się modelarstwem lotniczym, a zatem i szybownictwem oraz lotnictwem, było zorganizowanie w r. b. na nowym lotnisku w Masłowie dorocznych Ogólno-Polskich Konkursów Modeli Latających.

Dla przybywających stale adeptów modelarstwa Okrąg Kielecki przygotowuje kadrę istruktorów modelartswa lotniczego na specjalnym kursie w Pińczowie.

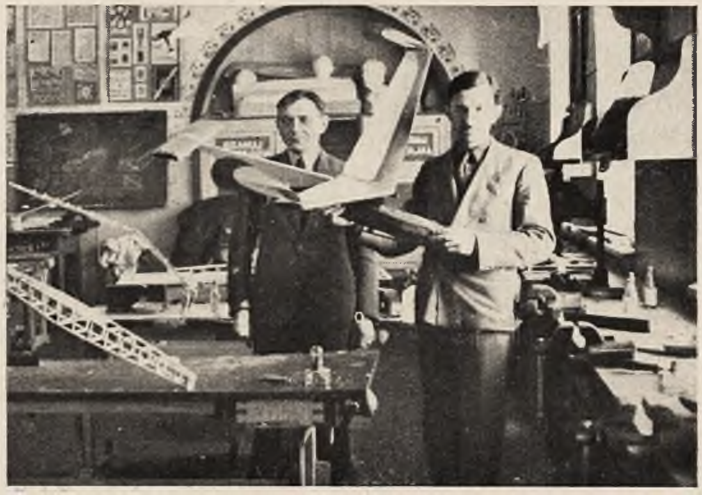
Nie zaniedbujemy i biernej obrony przeciwlotniczo-gazowej ludności cywilnej. Wyszkolenie już w r. b. 25.000 osób dorosłych i 10.000 młodzieży szkolnej na kursach informacyjnych oplg. jest najlepszym dowodem usilnej pracy licznej rzeszy instruktorów honorowych, pracujących pod nadzorem kadry instruktorów rejonowych oplg. Długi wykaz kursów specjalnych dla drużyn odkażających, służb dozorowania, komendantów bloków domów, dzielnic, miast i zakładów przemysłowych, i wreszcie obóz ćwiczebny oplg, który zasilił, kadry komendantów drużyn odkażających świadczą w dalszym ciągu, że Okrąg czuwa stale nad przygotowaniem ludności do samoobrony na wypadek wojny.

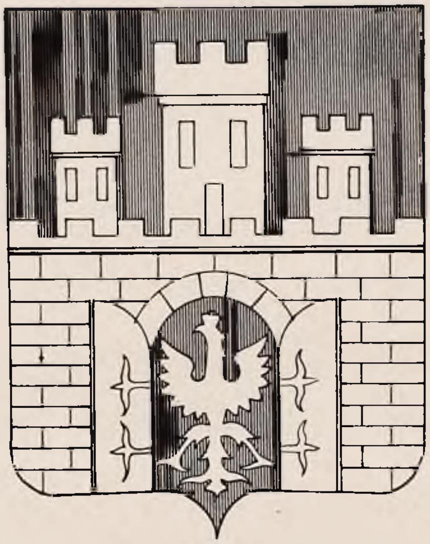
Działalność ta nie może ujść uwagi społeczeństwa, które darzy L. O. P. P. swym zaufaniem i zwiększa stale liczbę jego członków. W tych warunkach Kielecki Okrąg Wojewódzki L. O. P. P. może patrzeć jasno w przyszłość, wierząc, że poparcie ze strony społeczeństwa umożliwi mu dalszą owocną pracę dla obrony kraju, tym bardziej, że w pracy swej otrzymuje pomoc Obwodów Powiatowych i Miejskich L. O. P. P., które wykazując coraz więcej inicjatywy i ruchliwości w akcji werbunkowej i propagandowo-sprawozdawczej, kroczą stale drogą rozwoju.

Ćwiczenia z oplg na stole plastycznym



Wzorowy ośrodek modelarstwa w Końskich





KRAKOWSKI OKRĄG WOJEWÓDZKI L. O. P. P.

Rozwój L. O. P. P. na terenie Krakowskiego Okręgu Wojewódzkiego postępuje stale naprzód i w cyfrach przedstawia się następująco: Okręg liczy 21 Obwodów, 1.130 Kół, 109.680 członków, w tym 34.500 członków rzeczywistych, 75.000 członków popierających i 180 członków dożywotnich.

Zarządy Obwodów Powiatowych i równorzędnych, składające się z ludzi oddanych całkowicie idei L. O. P. P., pracują wytrwale nad podniesieniem stanu organizacyjnego swoich Obwodów.

W dziedzinie modelarstwa lotniczego Okręg Krakowski kładł główny nacisk na rozwój modelarni powiatowych i równorzędnych, których obecnie jest 22, z czego w roku bieżącym uruchomiono 6. Z modelarni korzystała młodzież szkolna i pozaszkolna, przeważnie zaawansowana w budowie modeli latających. Poza modelarniami, naukę modelarstwa w mniejszym zakresie prowadziło większość szkół na terenie Okręgu, w czasie zajęć praktycznych.

Prowadzona przez Okręg Szkoła Szybowcowa do kat. A i B w Bodzowie koło Krakowa, przeszkoliła w roku bież. na 3-ch kursach 48 pilotów kat. A oraz 46 kat. B na zgłoszonych 62 kandydatów. Ponad to na szybowisku Szkoły w Bodzowie szkolili się członkowie Harcerskiej Eskadry Szybowcowej Aeroklubu Krakowskiego, posługując się własnym sprzętem szybowcowym.

Warsztaty Szkoły uzupełniały sprzęt szybowcowy wykonując wszelkie remonty, budowę części zapasowych i sprzętu pomocniczego, przez co utrzymywały tabor szkoły zawsze gotowy do lotów.

Istniejące na terenie Okręgu Koła Szybowcowe L. O. P. P.: w Białej, Jaśle, Krakowie, Mościcach, Nowym Targu, Trzebini i Żywcu przeprowadzały na swym terenie propagandę szybownictwa za pośrednictwem odczytów, imprez itp., jak również umożliwiały swym członkom odbycie przeszkolenia szybowcowego w Szkołach L. O. P. P. Koła Szybowcowe posiadają około 1.000 członków.

W zakresie lotnisk, Okręg rozpoczął prace wstępne do drenażu lotniska w Nowym Targu, do czego wybitnie przyczynił się Zarząd Miejski w Nowym Targu przez ofiarowanie rurek drenarskich wartości około 15.000 zł.

Okres dzierżawy terenu pod lotnisko w Nowym Targu został przedłużony do lat 90-ciu za minimalną symboliczną opłatą.

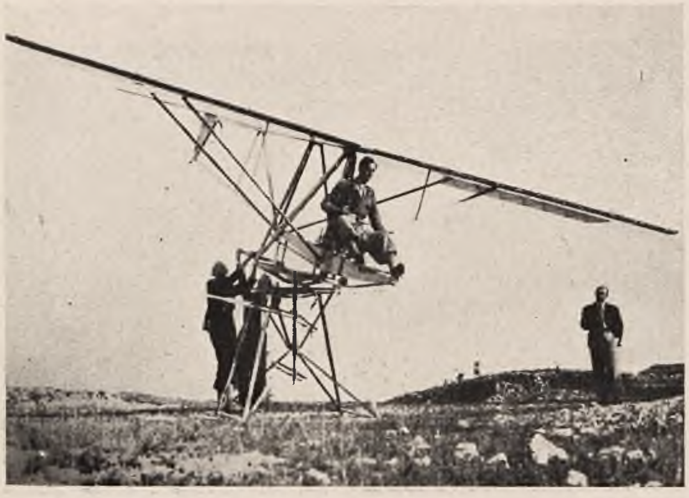
Organizacja pracy w dziedzinie oplg. na terenie Okręgu Krakowskiego oparta została na podziale Okręgu (liczącego 21 Obwodów Powiatowych i równorzędnych) na 7 rejonów instrukcyjnych, zatrudniających 7-miu instruktorów rejonowych oplg. oraz 2-ch instruktorów oplg. pracujących bezpłatnie.

Punkt ciężkości całej akcji oplg. położono na pracach wyszkoleniowych, szkoląc na kursach oplg. kategoryjnych k-ndtów opl. małych obiektów czy też bloków domów, oraz członków drużyn odkażających, tudzież na zorganizowanym przez Okręg Kielecki w Żywcu obozie — k-ndtów i zastępców drużyn odkażających z terenu Województwa Krakowskiego.

Równolegle do wspomnianych kursów przeprowadzono szereg kursów oplg. informacyjnych zarówno w miastach, jako też i po wsiach dla najszerszych warstw społeczeństwa.

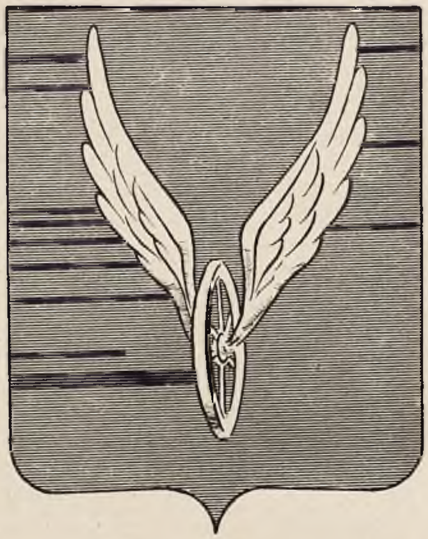
W okresie tym zorganizował Okręg szereg kursów elementarnych, wykorzystując wszelkie dostępne środki propagandowe, jak prasa, radio, ruchome i stałe wystawy oraz pokazy oplg., szerząc w społeczeństwie zrozumienie dla poczynań Ligi.

Szkolenie szybowcowe do kat. A



Stoisko L. O. P. P. na wystawie w Tarnowie





KRAKOWSKI OKRĄG KOLEJOWY L. O. P. P.

Stosownie do planu pracy Krakowskiego Okręgu Kolejowego L. O. P. P. w dziedzinie oplg. został zorganizowany i przeprowadzony w Węgierskiej Górce w czasie od 21.IX do 13.X.1936 r. I-szy kolejowy kurs Oplg. II kategorii.

Program, obejmujący 130 godzin, został całkowicie wyczerpany.

Kurs ukończyło, świadectwa i odznaki otrzymało 53 uczestników.

Zakończenie kursu miało charakter uroczysty, przemówienia wygłosili: przedstawiciel DOKP Kraków, delegat Zarządu Głównego, oraz kierownik kursu, po czym nastąpiło rozdanie świadectw oraz wręczenie odznak Oplg. II kategorii.

Uczestnicy kursu byli przez cały czas trwania kursu skoszarowani i podlegali pełnemu rygorowi obozowemu.

W ramach jesiennego obozu Oplg. odbył się jeszcze po ukończeniu kursu Oplg. II katergorii, w czasie od 19—23.X.1936 r. Kurs sanitarno-ratowniczy Oplg., który ukończyło 53 pracowników kolejowych DOKP Kraków.

Dzięki poparciu Min. Kom. i subsydium Zarządu Głównego L. O. P. P. odbył się w czasie od 14.V—23.VI. 1937. II-gi Kolejowy Obóz Oplg. dla służby odkażającą p.-gazowej w Węgierskiej Górce.

Obóz dzięki doskonałym warunkom atmosferycznym oraz usilnej pracy tak kadry inspektorskiej i instruktorskiej jakoteż i obozowców dał bardzo dobre wyniki.

Obóz ukończyło z wynikiem pomyślnym 224 pracowników kolejowych.

Trzeba nadmienić i podnieść z uznaniem bardzo przychylne ustosunkowanie się do poczynań Okręku L. O. P. P. Zarządu Krakowskiego Okręgu „Rodziny Kolejowej“, który poszedł jak najdalej na rękę Okręgowi Kol. L. O. P. P., odstępując na obóz wszystkie budynki, place oraz urządzenia wewnętrzne „Kolonii Wakac.“ Rodziny Kolejowej w Węgierskiej Górce.

Szybownictwo na terenie okręgu miało do wiosny 1936 roku placówkę szybowniczą na wzgórzu Rachów (gmina Tęgoborza), gdzie odbywało się szkolenie do kat. A i B.

W jesieni 1935 r. uzyskano rejestrację z Ministerstwa Komunikacji dla góry Jodłowiec, jako terenu do szkolenia do kat. C i D.

W październiku 1937 r. uruchomiono pierwszy oficjalny kurs do kat C ze sprzętem: 1 Wrona-bis przydzielona przez Zarząd Główny L. O. P. P., 4 Czajki i 1 Komar.

Obecny bilans Szkoły w roku 1937 jest następujący:

a) 2 hangary, kasyno i radio,

b) 17 szybowców,

c) 2 wozy transportowe,

d) wyszkolono do kategorii: A—30, B—20, C—28 uczniów,

e) wykonano lotów 2463 w czasie 178 h 13',

f) wykonano przelotów 13 — km 497 (najdłuższy 130 km),

g) osiągnięto wysokość ponad 1000 m — 10 razy (najwyższa wysokość 15000 m),

h) uczniów szkoliło się 125.

Na terenie Okręgu Kolejowego L. O. P. P. w Krakowie, czynna jest od roku 1936 jedna modelarnia Okręgowa.

Dzięki dobremu przygotowaniu grupy zawodników na VII Ogólno-Krajowe Zawody w Kielcach, uzyskano w ogólnej punktacji trzecie miejsce za Warszawą i Łodzią zdobywając 3 pierwsze jedną drugą, jedną trzecią i jedną szóstą nagrodę.

Modelarnia prowadzona przez instr. Farkasa posiada szereg pomocy naukowych we własnym zakresie, które obrazowo dają możność poznania zasad teorii lotu i teorii budowy modeli.

Odkażanie terenów warsztatów kolejowych



Odkażanie toru kolejowego





LUBELSKI OKRĄG WOJEWÓDZKI L. O. P. P.

Na terenie Okręgu istnieje 19 Obwodów Powiatowych, którym podlega ponad 1250 Kół Miejscowych i Szkolnych, grupujących z górą 80.000 członków L. O. P. P., z pośród społeczeństwa starszego i młodzieży szkolnej. Ten stan posiadania L. O. P. P. stale wzrasta, dzięki intensywnej, skutecznej i celowej propagandzie, prowadzonej przez wszystkie komórki organizacyjne na terenie Okręgu.

Wśród obwodów Powiatowych czołowe miejsca przypadają pod względem ilości członków i osiągniętych wpływów: Obwodowi Miejskiemu w Lublinie, Obwodowi Powiatowemu w Lublinie, oraz Obwodom Powiatowym w Chełmie, Krasnymstawie i Siedlcach.

Prace programowe Okręgu obejmują lotnictwo, obronę przeciwlotniczo-gazową, poza tym w związku z budową w Lublinie wieży do skoków spadochronowych — rozpocznie się szkolenie młodzieży w sporcie spadochronowym.

Realizując postulaty Zarządu Głównego L. O. P. P. i władz państwowych, Okręg zorganizował i uruchomił w roku ubiegłym pierwszą na terenie Województwa — Szkołę Szybowcową L. O. P. P. w Trześniowie pod Lublinem, która wyposażona w szybowce przez Zarząd Główny L. O. P. P. przygotowuje młodzież do pracy w szybownictwie.

Niezależnie od tego Okrąg czyni wysiłki celem wynalezienia odpowiednich terenów, na których możnaby zorganizować stałe wyszkolenie szybowcowe w zakresie kat. A, B i C pil. szyb.

Tereny takie zostały już upatrzone i w czasie najbliższym projektowane jest ich oblatanie, celem stwierdzenia przydatności do celów wyszkolenia szybowcowego.

Modelarstwo — traktowane jako przedszkole najszerszych warstw młodzieży do pracy w lotnictwie, prowadzone jest w Centralnej Modelarni Okręgu w Lublinie,9 modelarniach powiatowych, oraz przeszło 20 modelarniach szkolnych na terenie Okręgu.

Prace L. O. P. P. wśród młodzieży szkolnej cieszą się poparciem ze strony władz szkolnych w osobie p. Kuratora Okr. Szk. Lub. — S. Klebanowskiego, który przyjął godność członka Zarządu Okręgu i żywo interesuje się poczynaniami L. O. P. P. na terenie szkolnym.

Dzięki przychylnemu stanowisku i poparciu Dowódcy OK., który zezwolił na ustawienie na terenach wojskowych w obrębie m. Lublina wieży do skoków spadochronowych, wieża taka w czasie najbliższym zostanie wybudowana przy zbiegu ulic Al. Racławickiej i ul. Legionowej w Lublinie, co pozwoli na zapoznanie najszerszych warstw młodzieży z pięknym sportem spadochronowym. Całkowity koszt budowy wieży i jej wyposażenia zostanie pokryty z funduszów Okręgu Wojewódzkiego L. O. P. P.

W dziedzinie oplg. prace Okręgu w dziale wyszkolenia ludności, jak i zaopatrzenia w sprzęt oplg. prowadzone są stale przy pomocy kadry fachowych instruktorów obwodowych oplg., przy czym każdy Obwód Powiatowy L. O. P. P. posiada własnego instruktora.

W roku ubiegłym Zarząd Gł. L. O. P. P. polecił Okręgowi zorganizowanie obozu oplg. dla służby dozorowania w Wólce Profeckiej, pow. Puławy, który to obóz dał bardzo dobre rezultaty wyszkoleniowe i propagandowe.

Projektowane przez Zarząd Główny L. O. P. P. w czasie najbliższym budowa lotniska i Szkoły Pilotów Cywilnych im. Marsz. Śmigłego-Rydza w Świdniku pod Lublinem, do którego to projektu niezwykle życzliwie ustosunkował się p. Wojewoda Lubelski dr J. Rożniecki, udzielając swego poparcia poczynaniom L. O. P. P. — przyczyni się niewątpliwie do dalszego rozwoju prac L. O. P. P. na terenie Okręgu i wypełnienia zadań programowych w dziedzinie przygotowania obrony Państwa.

Obóz oplg dla służby dozorowania



Zakładanie linii telefonicznej





LWOWSKI OKRĄG WOJEWÓDZKI L. O. P. P.

Rok ostatni stał pod znakiem ożywienia działalności organizacyjno-propagandowej, oraz rozszerzenia prac w dziedzinie lotnictwa i obrony przeciwlotniczo-gazowej.

Poprzez rozwój modelarstwa lotniczego wśród młodzieży szkolnej, przez szybownictwo, popieranie sportu lotniczego i poprzez akcję na rzecz funduszu Żwirki i Wigury zjednywane były na terenie Okręgu szerokie rzesze społeczeństwa dla hasła: „Uczmy się latać". Przez popieranie zaś lwowskich naukowych placówek lotniczych realizowany był w części w Okręgu postulat stwarzania podstaw pod rozwój polskiego lotnictwa.

Modelarstwo lotnicze wykazało istnienie modelarni obwodowych w 17-tu miejscowościach, urządzenie 70 kursów ogólnych przy pomocy 37 instruktorów, przeszkolenie 1620 uczniów i urządzenie 11 — konkursów.

Na terenie Okręgu istniało 10 kół Szybowcowych L. O. P. P., posiadających 1413 członków, w tym 217 pilotów, którzy wykonali 6678 lotów. Zarząd Okręgu przejął Szkołę Szybowcową w Czerwonym Kamieniu, która wyszkoliła 113 pilotów. Na terenie Okręgu istniało 5 zarejestrowanych szybowisk, a Okrąg z Kołami rozporządzał 33 szybowcami.

Okrąg wyszkolił 6-ciu pilotów motorowych, a w dziale rozbudowy lotnisk zbadał kilka terenów, czyniąc równocześnie poszukiwania za nowymi.

Prace naukowe i badania prowadził Instytutu Techniki Szybownictwa, Studium Lotnicze Politechniki Lwowskiej i Laboratorium Aerodynamiczne we Lwowie, które wspólnie z Okręgiem czyniły starania o ugruntowanie swego bytu i rozszerzenie swej działalności.

W ostatnim roku zainicjowano na terenie województwa sport spadochronowy i rozpoczęto akcję zbierania funduszów na zakup samolotów. Wyniki tej akcji wyraziły się w zadeklarowaniu kupna 7 samolotów i w przygotowaniu dalszej zbiórki funduszów.

Działalność Okręgu w obronie przeciwlotniczo-gazowej objęła bardzo szerokie kręgi ludności, wykazując zwiększenie kursów o przyszło 100%. Zwiększono kadrę instruktorską, przy pomocy której przygotowywano służbę oplg. na kursach kategoryjnych, ćwiczeniach i obozach, oraz szkolono ludność cywilną. W dziedzinie zaopatrzenia w sprzęt oplg. uzupełniono znacznym kosztem sprzęt ćwiczebny i pomoce naukowe. Wzmożona została propaganda oplg. i akcja na rzecz budowy schronów, oraz przygotowania do organizacji komitetów domowych oplg.

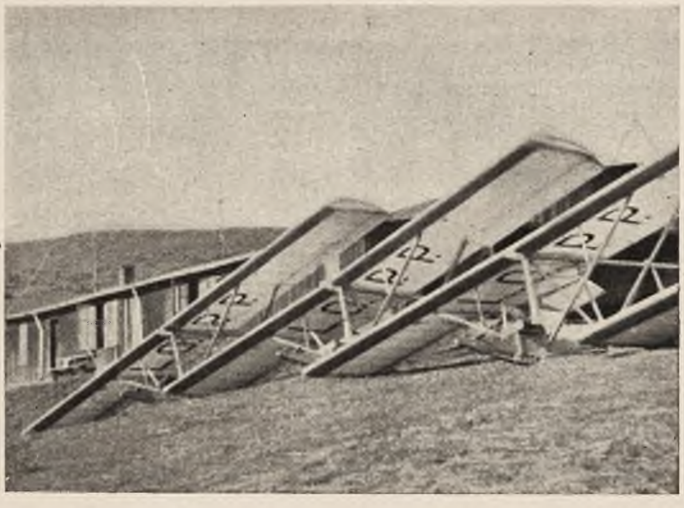
Te wyniki działalności można było osiągnąć dzięki wydatnemu zwiększeniu szeregów członków L. O. P. P. do cyfry 166.551 i zorganizowaniu nowych Kół, których ilość wyniosła 2087. Wpływy Okręgu wzrosły o ponad 140.000 zł, osiągając kwotę największą w dotychczasowym istnieniu Okręgu, a wynoszącą 507.856.59 zł. Nie bez wpływu na uzyskanie tych wyników była rozszerzona akcja propagandowa, która wykazała ponad 8200 imprez, co świadczy o wielkiej żywotności placówek L. O. P. P.

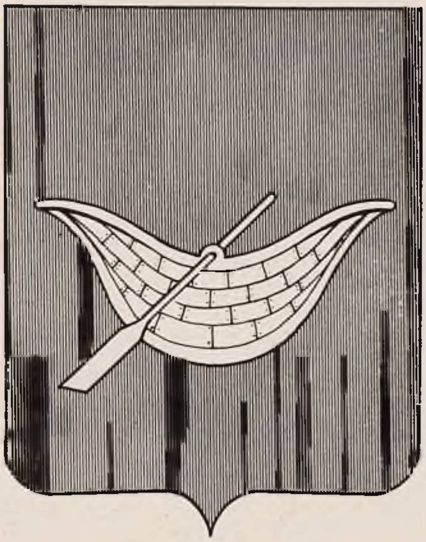
Opierając się na tych wynikach, Zarząd Okręgu mógł preliminować na rok bieżący ponad 600.000 zł i w dalszym ciągu rozszerzyć swe prace, celem wykonania zadań statutowych i zrealizowania programu, który ma przyczynić się na pewnym odcinku do zwiększenia bezpieczeństwa Państwa.

XI Wojewódzki Konkurs modeli latających



Tabor szybowcowy w Czerwonym Kamieniu





ŁÓDZKI OKRĄG WOJEWÓDZKI L. O. P. P.

Rok 1936, jak również pierwsza połowa roku bieżącego okazały się dla L. O. P. P. na terenie Województwa Łódzkiego pomyślne.

Na dzień 1 stycznia 1937 r. na terenie Okręgu istniało: 429 Kół Miejscowych o łącznej ilości — 35.063 członków, oraz 361 Kół Szkolnych, skupiających w sobie 45.308 członków popierających.

Stosunek %% członków L. O. P. P. do ilości mieszkańców Woj. Łódzkiego wyraża się liczbą 3,08.

Wypada podkreślić znaczny wzrost ilości członków wśród mas robotniczych, co w zdecydowany sposób wpłynęło na wyrównanie strat poniesionych przez L. O. P. P. z tytułu wpływów ze składek członkowskich od młodzieży szkolnych.

Współpracę Okręgu, jak i Obwodów Powiatowych i Miejskich L. O. P. P. z Władzami administracji ogólnej i Wojskowymi, cechowała wybitna życzliwość obustronna; zawsze znajdowaliśmy daleko idące poparcie, udzielając nawzajem pomocy w realizacji planu oplg.

Duchowieństwo katolickie i innych wyznań religijnych odnosiło się do poczynań L. O. P. P. zawsze bardzo przychylnie, współpracując z nami szczególnie wydatnie w okresie Tygodnia Lotniczego.

Współpraca z P. W. i W. F., P. C. K., Strażą Pożarną i innymi organizacjami polegała na prowadzeniu kursów oplg., na każdorazowe zwrócenie się do nas wymionionych instytucyj.

W administracji Okręgu znajduje się lotnisko łódzkie w Lublinku od szeregu lat intensywnie eksploatowane przez szkołę pilotów P. W. W związku z tym rok rocznie nasuwa się konieczność utrzymania w należytym stanie przyziemia lotniska, wznoszenia nowych budynków, konserwacji dawnych, co wszystko znajduje pokrycie z funduszów Okręgu.

Z lotniska naszego oraz jego urządzeń korzysta ponadto Ośrodek P. W. Lot. oraz Aeroklub Łódzki, współpraca z którymi to instytucjami układa się zgodnie i harmonijnie.

Modelarstwo na terenie całego Okręgu uprawia 605 modelarzy stanowiących element wybrany, wynik pracy których przedstawia istotną wartość. Od szeregu lat na Ogólnopolskich Zawodach Modeli Latających, zawodnicy nasi odnoszą szereg sukcesów.

Z uwagi na absolutny brak terenów szybowcowych w Województwie Łódzkim, Zarząd Okręgu nie podejmował szkolenia, udostępnił jednak je, wysyłając na swój koszt kandydatów ze swego terenu, do szkół szybowcowych w Polichnie, Pinczowie i Gostomiu.

W dziale oplg szkolenie prowadzone było na podstawie wytycznych opracowanych w myśl postulatów zgłoszonych przez Władze Administracji Ogólnej i Wojskowe. Szkolenie spoczywało w doświadczonych rękach instruktorów zawodowych przy częściowej pomocy instruktorów honorowych, fabrycznych, urzędów i zakładów użyteczności publicznej. Poza tym wykładowcami na kursach byli specjaliści służby łączności z wojska, instruktorzy straży pożarnej, lekarze wojskowi i P. C. K.

Zarząd Okręgu doceniając ogromną wagę sportu spadochronowego zdecydował się na zorganizowanie w m. Łodzi Ośrodka Spadochronowego.

W okresie XIV Tygodnia L. O. P. P. nastąpi uruchomienie wieży spadochronowej o wysokości 40 m z wyciągiem elektrycznym.

Na zakończenie krótkiego tego sprawozdania pragniemy nadmienić, że aczkolwiek mamy poza sobą dopiero osiem miesięcy roku bieżącego, to jednak już teraz stwierdzić możemy, że budżet Okręgu, jak i zakreślony program prac na r. 1937 całkowicie zostanie wykonany.

Ośrodek propagandy i sprzedaży w Łodzi



Pochód młodzieży szkolnej zorganizowanej w L. O. P. P.





NOWOGRÓDZKI OKRĄG WOJEWÓDZKI L. O. P. P.

Zorganizowana w r. ub. Szkoła Szybowcowa w Ogrodnikach doskonale się rozwija. Dotychczas kat. A i B uzyskało około 50 absolwentów.

Wpływy, które osiąga Okrąg Wojewódzki L. O. P. P. w Nowogródku podczas Tygodnia Lotniczego, wskazują o wysokim poziomie organizacji akcji Tygodnia i ofiarności kresowego społeczeństwa na cele Ligi.

Obwody Powiatowe L. O. P. P.:	
w Baranowiczach	5.986,81 zł
w Lidzie	5.384,58 zł
w Nieświeżu	6.621,24 zł
w Nowogródku	4.673,23 zł
w Słonimie	2 384,36 zł
w Stołpcach	3.395,98 zł
w Szczuczynie	2.882,42 zł
w Wołożynie	3.619,21 zł
Obwód Leśny L. O. P. P.	
w Wilnie	56,15 zł
Razem	35.003,98 zł

Dotychczasowe wyniki zbiórki na samoloty w Obwodzie Powiatowym w Nieświeżu akcentują stosunek wszystkich warstw kresowego społeczeństwa do poczynań Ligi:



Z tygodnia L. O. P. P. w Wołożynie

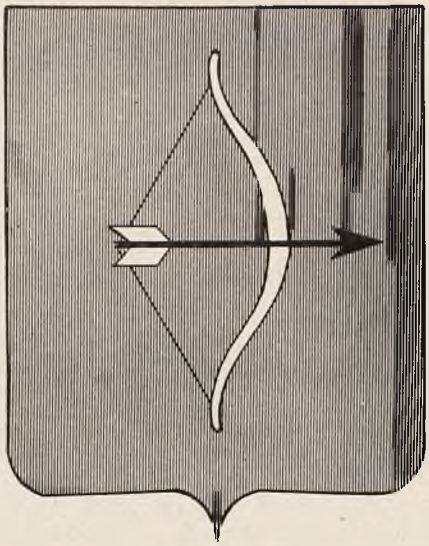
Ordynat ks. L. Radziwiłł	15.000,00 zł
Koło Gminne w Horodzieju	3.040,00 zł
„ „ w Howeznie	1.918,62 zł
„ „ w Hrycewiczach	1.101,10 zł
„ „ w Łani	2.752,60 zł
„ Miejskie w Klecku	823,90 zł
„ Garnizonowe w Klecku	398,60 zł
„ Gminne w Klecku	437,50 zł
„ „ w Siniawce	447,70 zł
„ Garnizonowe w Snowiu	300,00 zł
„ Gminne w Snowiu	3.283,08 zł
„ „ w Zaostrowieczu	405,00 zł
„ Miejskie w Nieświeżu	1.792,50 zł
„ Garnizonowe w Nieświeżu	260,30 zł
Obwód Powiatowy w Nieświeżu	121,00 zł
Razem	32.081,90 zł

Dziewczęta wiejskie szkolą się w użyciu masek



Szkoła szybowcowa w Ogrodnikach





POLESKI OKRĄG WOJEWÓDZKI L. O. P. P.

Na dzień 1.IX.1937 r. Okrąg liczył członków:
68 dożywotnich,
25.490 rzeczywistych i popierających.

Na terenie Okręgu czynnych jest 40 modelarni szkolnych, modelarnia Okręgowa w Brześciu n/B. i obwodowa w Pińsku, które grupują ponad 600 modelarzy.

W roku bieżącym na Ogólno-krajowych Zawodach w Kielcach modelarze Polesia zdobyli 8 nagród zajmując 4 miejsce wśród zawodników z całej Polski.

W okresie sprawozdawczym Okrąg zorganizował kurs modelarstwa lotniczego w Dawidgródku dla nauczycieli szkół powszechnych pow. Łuninieckiego i Stolińskiego, który ukończyło 37 osób.

Na kurs organizowany przez Wołyński Okrąg Wojewódzki L. O. P. P. w Krzemieńcu, Zarząd Okręgu delegował 9 instruktorów.

W szybownictwie mimo więcej niż skromnych funduszów osiągnięto poważniejsze wyniki.

W okresie sprawozdawczym wyszkolono w Kole Szybowcowym L. O. P. P. w Brześciu n/B. 17 pilotów kat. „A" i 8 pilotów kat. „B" oraz wykonano 1875 lotów w czasie 22 godz. 58 min. 46 sek.

W dziedzinie sportu motorowego Okrąg współpracuje z Aeroklubem P. W. S. w Białej Podlaskiej.

Zapoczątkowana w roku 1936 zbiórka wśród społeczeństwa Polesia, pod hasłem „Polesie na samoloty" dała bardzo piękne wyniki.

W dniu 6 czerwca b. r. odbyła się podniosła uroczystość „Poświęcenia i przekazania Aeroklubowi P. W. S. w Białej Podlaskiej 3-ch samolotów RWD-8 zakupionych z funduszów zebranych podczas zbiórki „Polesie na samoloty".

W dziale oplg. Okrąg Poleski stanął w koresie sprawozdawczym na pożądanym poziomie tak pod względem organizacyjnym jak również wyszkoleniowym.

Dzięki temu, że każdy Obwód posiada instruktora Obwodowego oplg. praca organizacyjna w tym dziale i wyszkoleniowa jest ściśle w/g obowiązujących instrukcji i programów.

W okresie sprawozdawczym przeprowadzano kursy oplg. o wyższym poziomie dla personelu opl, oraz kursy informacyjne, przeszkalając na nich około 5000 osób.

W czasie od 27.VII. b. r. zorganizowany został przez Okrąg Poleski oplg. dla służby odkażającej w Pińsku, na którym szkolono kandydatów na komendantów drużyn.

Ponadto rozpoczęto na terenie Okręgu akcję organizacji Komitetów domowych, mającej na celu stworzenie jednostek organizacyjnych dla celów opl. oraz umożliwiającej programowe i systematyczne przeszkalanie ludności cywilnej.

Dla celów wyszkoleniowych każdy Obwód jest wyposażony w potrzebną ilość sprzętu wyszkoleniowego i pomocy naukowych.

Biblioteki Obwodów zaopatrzone zostały w najnowsze podręczniki i literaturę fachową. Przeciętnie każdy Obwód posiada 250 podręczników przeznaczonych do celów wyszkoleniowych.

Ponadto dla tych samych celów Okrąg posiada w swej siedzibie pokazowy schron przeciwgazowy, wykonany przy finansowej pomocy Zarządu Głównego.

Obecnie Okrąg organizuje przy finansowej pomocy Zarządu Głównego Ośrodek propagandowy w Brześciu n/B., który umożliwi zaopatrywanie ludności cywilnej w sprzęt oplg, na szerszą skalę.

Uroczystość przekazania samolotów



Na zawodach modelarskich w Pińsku





POMORSKI OKRĄG WOJEWÓDZKI L. O. P. P.

Rok ubiegły wykazał się niewielką nadwyżką członków w stosunku do poprzedniego roku, przy tym nie możemy ominąć pocieszającego dla nas objawu zahamowania ubytku członków kół szkolnych, który z przykrością stwierdzaliśmy w ostatnich dwóch latach.

Koła kobiece, które zawiązały się już przed rokiem, ożywiły swoją działalność, wykazując się planową pracą wśród swoich członkiń w miejscowościach: Kartuzy, Gdynia, Grudziądz, Nowe Miasto i Brodnica.

Wieś i jej mieszkańcy zaczynają przejawiać coraz większe zainteresowanie dla L. O. P. P., robotnicy a szczególnie zrzeszenia w fabrykach, cukrowniach, w zakładach miejskich, na kolei i innych, odnoszą się z pełnym uznaniem dla akcji L. O. P. P., która dzięki temu wydaje w tym środowisku pod każdym względem dobre wyniki.

Zagadnienie rozwoju sportu lotniczego, rozpatrywał Zarząd Okręgu z punktu widzenia przydatności dla państwa, widząc ją już w zachęcaniu młodych chłopców do modelarstwa lotniczego, dalej zaś przez szybownictwo do zawodu fachowca - rzemieślnika lub technika i następnie kształcenie pilotów i konstruktorów.

Modelarstwem lotniczym poza obowiązkowymi zajęciami w Kołach na terenie Okręgu zajmowano się w modelarniach wieczornych pozaszkolnych, których było 22 z ogólną liczbą 550 modelarzy.

Wynik rocznej pracy modelarzy wyraził się w ten sposób, że na ogólnopolskich zawodach modeli latających w Brześciu n. Bugiem, Florian Michalski z grupy juniorów na możliwe 4 pierwsze miejsca zdobył 3 pierwsze i jedno trzecie miejsce oraz pierwsze miejsce poza regulaminem za największą odległość przy starcie modelu z ziemi. Drugi modelarz junior B. Suszyński zdobył drugie miejsce na odległość.

Wielu zapalonych modelarzy przeszło do drugiego stopnia sportu lotniczego do szybownictwa, któryześrodkowuje się w nowopowstałej szkole szybowcowej w Gostomiu (powiat kartuski), dającej naszej młodzieży z całego Pomorza możliwość szkolenia się w warunkach nadzwyczaj dogodnych do kategorii A i B, nawet do kategorii C.

Lotnictwo silnikowe ugruntowuje swoją działalność na Pomorzu w dwóch Aeroklubach Gdańskim i Pomorskim.

W dziedzinie prac naukowych Zarząd Okręgu udzielił: trzy stypendia studentom-Polakom na politechnice w Gdańsku z wydziału lotniczego, dwaj studenci przy pomocy Okręgu już ukończyli politechnikę.

Zagadnienie sportu spadochronowego w roku ubiegłym nie wyszło z poza ram rozważań i ułożenia planu na rok następny, oraz wysłania kilku kandydatów na kurs instruktorski sportu spadochronowego w Legionowie.

W dziale sportu balonowego utrzymywano współpracę z Miejscowym Klubem Balonowym, którego członkom dzięki udzielonej, przez Okrąg Pomorski, pomocy pieniężnej, udało się odbyć większą ilość lotów ćwiczebnych na balonie wolnym.

Poza tym zapoczątkowano akcję zbiórki na lotnictwo sportowe, decydując zebrać na ten cel 35.000 zł.

Równoległe ze stałym rozwojem L. O. P. P. na Pomorzu postępują prace w dziedzinie obrony przeciwgazowej.

Praca w tym dziale szła w kierunkach:

a) powiększenia sieci instruktorskiej, b) wzmożenia akcji wyszkoleniowej, c) zaopatrzenia w sprzęt oplg, d) opracowywania planów schronów przeciwgazowych i pomieszczeń uszczelnionych oraz udzielenia porad w sprawach budowy i adaptacji schronów i pomieszczeń uszczelnionych.

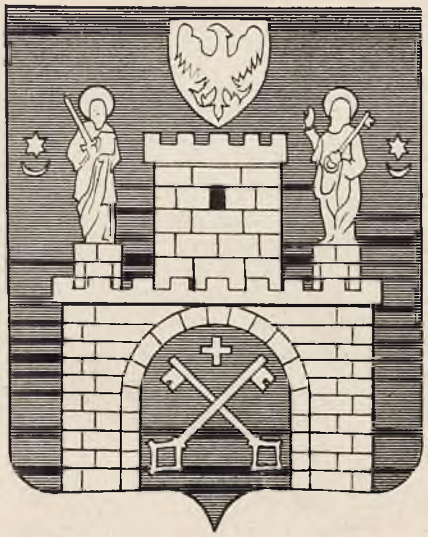
Na zakończenie musimy powiedzieć, że życzliwe ustosunkowanie się Władz państwowych i komunalnych oraz harmonijna współpraca wszystkich naszych najmniejszych placówek z innymi organizacjami społecznymi w terenie, w dużej mierze pomogła zrealizować nasze zamierzenia.

W modelarniach wre praca



Wystawa ośrodka propagandy L. O. P. P.





POZNAŃSKI OKRĄG WOJEWÓDZKI L. O. P. P.

Od czasu XIII Tygodnia L. O. P. P. odbytego w roku 1936, jako wynik wysiłków propagandowych należy zanotować zwiększenie się zainteresowania społeczeństwa wielkopolskiego działalnością Ligi.

Organizacja. Stan członków o przeszło 10.300, a ilość Kół podniosła się o przeszło 30. Specjalnie należy podkreślić rozwój Kół Kobiecych, których na terenie Wielkopolski liczymy 72. Widomym znakiem solidarności i ofiarności Wielkopolskich Kół Kobiecych L. O. P. P. jest tegoroczna akcja zbierania funduszów na zakup samolotu.

Propaganda. Propagandę prowadzi Okrąg Wojewódzki za pomocą Ośrodka Propagandy, czołówki samochodowej z filmami, wystaw, prasy itp.

Miejscowy Ośrodek Propagandy rozwija żywotną akcję za pomocą aktualnych wystaw okiennych oraz wystawy wędrownej, która odwiedziła szereg miast Wielkopolski, przyczyniając się wybitnie do propagowania idei L. O. P. P.

Czołówka samochodowa z filmami odwiedziła 130 miejscowości, wyświetlając filmy propagandowe oraz szkoleniowe na 148 seansach, które zwiedziło około 15.000 dzieci oraz 16.000 osób dorosłych.

Stałe muzeum lotniczo-gazowe w Inowrocławiu, posiadające przeszło 700 eksponatów zwiedziło około 20.000 osób.

Ważne zadanie propagandowe spełnia miesięcznik „Lot i oplg Polski“, który prenumeruje za pośrednictwem Okręgu 330 osób, oraz gazetka ścienna „Nowiny LOPP“ z 1.500 abonentami.

Lotnictwo. a) Modelarstwo. — w 16 modelarniach obwodowych i modelarni okręgowej przeszkolono liczne zastępy młodzieży szkolnej, pozaszkolnej, jak i instruktorów modelarstwa lotniczego.

b) Szybownictwo. — W roku bieżącym urządzono w Okręgowej Szkole w Fordonie szereg kursów, na których szkolono podchorążych i przedpoborowych, którzy w większości otrzymali kat. B. pilota szybowcowego. Najlepszych pilotów szybowcowych z kat. B. wysłano do szkół szybowcowych L. O. P. P. na kategorię C. Uruchomiono przedszkole w Arkuszewie pod Gnieznem, gdzie przeszkolono około 70 kandydatów.

Dzięki staraniom Okręgu 2 wydziały powiatowe oraz Koło Kobiece L. O. P. P. w Wyrzysku ufundowały po jednym szybowcu szkolnym.

c) Lotnictwo. Ukończono prace niwelacyjne lotniska w Inowrocławiu oraz poczyniono duże inwestycje jak: wykończenie hangaru i inne. Lotnisko zostało w tym roku wykorzystane na urządzenie pierwszych zawodów szybowcowych na terenie płaskim. W kilku Obwodach odbyły się propagandowe loty pasażerskie, cieszące się bardzo dużą frekwencją.

Drukarnia Polska w Poznaniu ufundowała 3 samoloty ze składek swych czytelników i pracowników. Urzędnicy Banku Kom. Kredytowego w Poznaniu ufundowali jeden samolot.

d) Spadochroniarstwo. Celem propagowania sportu spadochronowego zakupił Okrąg wieżę do skoków spadochronowych oraz przystąpił do jej budowy. Zainteresowanie tą nową dziedziną na terenie Wielkopolski bardzo duże.

Oplg. Jak w roku ubiegłym, tak i w r. 1937 przeprowadzono szkolenie drużyn odkażających w obozie oplg. w Szamotułach w dwóch turnusach.

Poza tym przeprowadzono w wszystkich prawie miastach Wielkopolski przeszkolenie właścicieli domów, zdobywając tym samym nowe rzesze członków L. O. P. P.

Równocześnie Okrąg współpracował z PCK., Strażą Pożarną, Ubezpieczalnią Społeczną i innymi, dostarczając swych prelegentów.

Na specjalnych kursach oplg. szkolono farmaceutów dyplomowanych, weterynarzy oraz pracowników drogeryjnych.

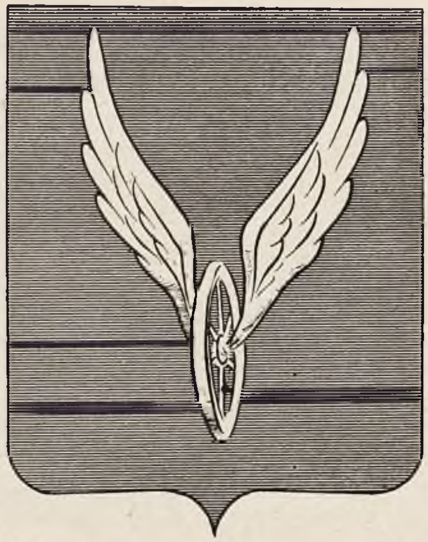
Niezależnie od tego szkolono młodzież w szkołach średnich i powszechnych oraz organizowano kursy dla wójtów.

Kompania kobiet na obozie oplg



Efektowna makieta szkoły szybowcowej







Absolwenci I kursu instruktorskiego oplg II kat.

POZNAŃSKI OKRĄG KOLEJOWY L. O. P. P.

Uchwałą Walnego Zgromadzenia Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej z dnia 25.IV.1936 r. powołany został do życia z dniem 1. stycznia 1937 roku Poznański Okręg Kolejowy L. O. P. P.

Idea L. O. P. P. jako idea samoobrony znalazła wśród kolejarzy Okręgu Poznańskiego zrozumienie, o czym świadczy stały, choć powolny, wzrost ilości członków L. O. P. P.

Praca w dziedzinie O. P. L. G. na terenie Poznańskiego Okręgu Kolejowego L. O. P. P. rozpoczęła się od stworzenia kadry instruktorów. Już w drugim miesiącu swego istnienia, tj. w lutym b. r. Poznański Okręg Kolejowy zorganizował kurs instruktorski oplg II. kategorii, który ukończyło z wynikiem dodatnim 42 pracowników kolejowych. Wysiłki Okręgu zmierzają przede wszystkim w kierunku uświadamiania i przygotowania oplg rodzin pracowników kolejowych.

Specjalnym zainteresowaniem młodzieży kolejowej cieszą się sprawy związane z lotnictwem, dlatego też młodzież szkolna z całym zapałem garnie się do modelarstwa. Obecnie na terenie Okręgu Kolejowego istnieją 4 modelarnie a mianowicie w Poznaniu, Inowrocławiu, Ostrowie i Kępnie, których sprawdzianem pracy były dodatnie wyniki osiągnięte na VIII Ogólnokrajowych Zawodach L. O. P. P. Modeli Latających w Masłowie pod Kielcami w roku bieżącym.

Odczuwając potrzeby terenu, a w szczególności zapał młodzieży do nauki latania, poświęca Okrąg Kolejowy wiele energii i funduszów dla ujęcia tego ruchu w formę zorganizowaną przez utworzenie Okręgowej Szkoły Szybowcowej w Rzadkowie pod Chodzieżą. Własnymi środkami finansowymi Okręgu wykupione zostały tam odpowiednie tereny pod szybowisko i wybudowany hangar dla zabezpieczenia szybowców.

W celu zaopatrywania Szkoły Szybowcowej w odpowiedni sprzęt szkolny, prowadzi Zarząd Okręgu specjalne Warsztaty Szybowcowe w Poznaniu. Do obecnej chwili warsztaty te wykonały ogółem 15 szybowców szkolnych, treningowych i wyczynowych. W okresie zimowym odbyły się teoretyczne urzędowe kursy szybowcowe, a zorganizowane w roku bieżącym w Rzadkowie 3 kursy praktyczne dały w wyniku kilkudziesięciu pilotów szybowcowych kategorii B.

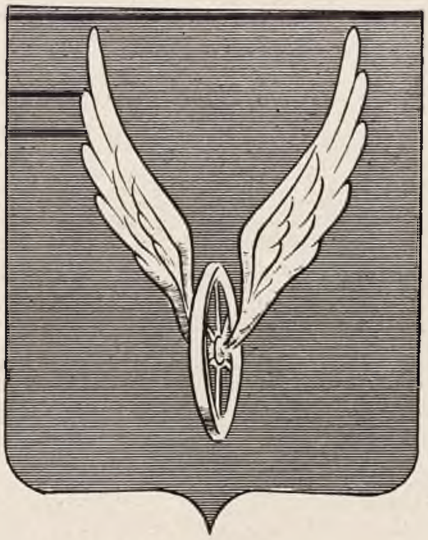
Tak przedstawiał by się w małym zarysie dorobek organizacyjny i wyszkoleniowy Poznańskiego Okręgu Kolejowego w pierwszych kilku miesiącach swego istnienia. Wyniki te zawdzięczać należy głównie inicjatywie i sprężystemu kierownictwu Prezesa Okręgu Kolejowego i Dyrektora Kolei Państwowych w Poznaniu Inżyniera Włodzimierza Krzyżanowskiego, gorącego propagatora idei L. O. P. P.

Szkoła Szybowcowa w Rzadkowie



Ćwiczenia na chwiejnicy





RADOMSKI OKRĄG KOLEJOWY L. O. P. P.

W roku ubiegłym z okazji XIII tygodnia L. O. P. P. zamieściliśmy sprawozdanie z samodzielnej działalności Okręgu za pierwsze dwa lata.

Od tego momentu będziemy się dzielić z czytelnikami postępami prac, jakkolwiek wykonywane są one według programu L. O. P. P., której zadania i cele są dobrze znane członkom.

W zakres prac organizacyjno - propagandowych zasługuje na podkreślenie zorganizowane 54 Koła L. O. P. P., które w znacznej mierze ułatwią wykonywanie zadań Okręgu na tak znacznym terenie, jakim jest DOKP Radom.

Dotychczas prace były oparte na 8 Obwodach bez Kół, co stwarzało pewne trudności przy realizacji zadań w terenie. Liczymy, że teraz przy współpracy Kół będzie można zwerbować wszystkich pracowników kol. na członków L. O. P. P. i sprawnie wykonywać w terenie programowe zadania Okręgu.

Szczególnie dobre wyniki osiągnięto w dziedzinie lotniczej. I tak: pomimo niekorzystnych warunków materialnych pracowników kol., z uwagi na niewielkie zarobki i wiele potrąceń na rozliczne cele, zawdzięczając jednak intensywnej propagandzie i obywatelskiemu zrozumieniu członków — zebrano 25.000 zł na zakup samolotu, który podczas XIV Tygodnia L. O. P. P. zostanie przekazany dla wojska.

Z budżetu Okręgu zamówiono 2 wieże spadochronowe dla Radomia i Kowla, które w niedługim czasie będą oddane do użytku, prawdopodobnie jeszcze w okresie XIV Tygodnia. Jako wyposażenie wież zakupiono potrzebny sprzęt i wyszkolono instruktorów dla szkolenia szerszego ogółu w skokach spadochronowych. Wybudowano w Kowlu hangar dla Koła szybowcowego i zwiększono tabor o 1 szybowiec „Wrona-Bis“. Wyszkolono na koszt Okręgu dalszych 48 kandydatów — (dzieci prac. kol.) w kat. A, B i C w szkołach szybowcowych w Polichnie, Sokolej Górze i Bezmiechowej. Uruchomiono czwartą modelarnię w Kowlu przy Obwodzie kol. L. O. P. P.

W zakresie obrony przeciwlotniczo-gazowej prace posunęły się naprzód, zawdzięczając zwiększeniu kadr instruktorów oplg, wyszkolonych na kursach, organizowanych przez tutejszy Okrąg: w Radomiu — dla instruktorów oplg. II kat. i na obozie w Węgierskiej Górce k. Żywca dla instruktorów III kat. dla służby odkażającej. Zaznaczyć tu należy, że szkolenie na obozie bardzo korzystnie wpływa na zdyscyplinowanie i zainteresowanie, jak też i stopień wyszkolenia kandydatów.

Prowadzone na całym terenie kursy samoobrony (10-godzinne), mające na celu uświadomienie wszystkich członków rodzin pracowników kol., szczególnie zamieszkałych w domach kol., zbliżają się już ku końcowi. Następnym etapem będzie organizacja komitetów domowych, przygotowanie i wyposażenie potrzebnych służb oplg.

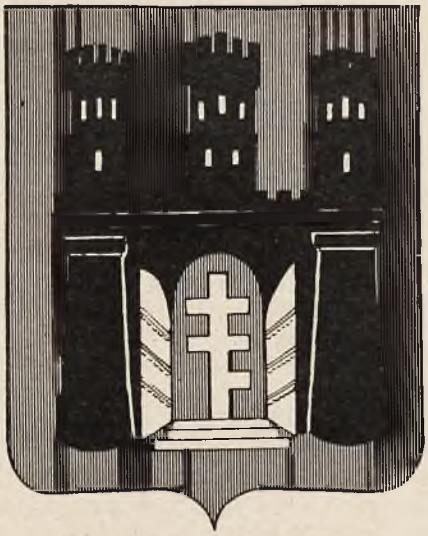
Zdajemy sobie sprawę, że przygotowane rodziny pracowników kol. nie będą ciężarem dla władz kolejowych na wypadek wojny, lecz jak zorganizowana armia potrafi bronić nie tylko siebie, lecz i najbliższych i tym przyczyni się do spokojnej i wydajnej pracy mężów i ojców, trwających na odpowiedzialnych posterunkach w służbie kolejowej.

Drużyna odkażająca po ćwiczeniach



Z obozu oplg w Węgierskiej Górce





STANISŁAWOWSKI OKRĄG WOJEWÓDZKI L. O. P. P.

Stanisławowski Okręg Wojewódzki L. O. P. P. został zorganizowany w r. 1924. Obejmuje swoim zakresem teren województwa stanisławowskiego liczący 1,480.285 mieszkańców.

Propaganda szerzona jest wśród szerokich warstw społeczeństwa za pośrednictwem prasy, broszur, ulotek, odczytów, objazdów wagonu oplg dyrekcji kolejowej lwowskiej z wyświetlaniem odpowiednich filmów itp.

W Stanisławowie prowadzi okrąg „Ośrodek Propagandy", zwiedzany chętnie i często przez młodzież i starszych.

Modelarstwo. W bieżącym roku urządzono 12 kursów modelarstwa, które prowadziło 12 instruktorów.

Uczniów przeszło 200 wykonało 294 modeli różnych kategorii.

Szybownictwo zostało zapoczątkowane na terenie okręgu stanisławowskiego w r. 1933. Istnieją trzy koła szybowcowe L. O. P. P. w Dolinie, Kałuszu i Stanisławowie. Okręg finansuje szkołę szybowcową w Wygodzie koło Doliny (góra Kiczerka), gdzie szkoli się pilotów szybowcowych kat. „A" i „B".

Trzeci rok istnienia tej szkoły szczyci się następującymi wynikami pracy:

1) wydano po wyszkoleniu 76 dyplomów pilotów szyb. kat. „A" i 50 dyplomów pilotów szyb. kat. „B",
2) lotów około 10.000 w 40 godzinach.

Prócz wymienionych pod 1), okrąg posiada 8 pilotów szybowcowych kat. „C" wyszkolonych w innych szkołach szybowcowych L. O. P. P.

Tabor szkolny składa się z 11 szybowców typu Wrona, Skaut, CW 3 i CW 8.

Największą dumą napawa jednak członków okręgu stanisławowskiego *Szkoła pilotów L. O. P. P. w Stanisławowie.*

W dniu 20 kwietnia b. r. została uroczyście otwarta Szkoła Pilotów Motorowych L. O. P. P., placówka kresowa o pierwszorzędnym znaczeniu państwowym.

Szkoła ta im. gen. dyw. Tadeusza Kasprzyckiego zawdzięcza swoje istnienie nie tylko ofiarności tut. społeczeństwa zrzeszonego pod sztandarami L. O. P. P., ale przede wszystkim bojnemu darowi Ziemi Śląskiej, p. Wojewodzie Grażyńskiemu i Śląskiemu Okręgowi Wojewódzkiemu L. O. P. P. w postaci eskadry szkolnej, złożonej z 11 samolotów RWD.

Szkołę pilotów L. O. P. P. w Stanisławowie ukończyło już w r. b. 38 uczniów.

Sport spadochronowy został zapoczątkowany. Okręg wyszkolił w jesieni 1936 r. na specjalnym kursie w Warszawie kandydata na stanowisko przyszłego instruktora tego działu pracy.

Praca oplg obejmuje działy: wyszkoleniowy, organizacyjny, zaopatrzeniowy.

Praca wyszkoleniowa, przerwana obecnie na skutek reorganizacji przedstawiała się za ubiegły rok w sposób następujący:

a) jeden kurs dla instruktorów oplg II kategorii, b) jeden kurs dla instruktorów oplg III kategorii, c) trzy kursy III kategorii dla służby dozorowania, d) dziewięć kursów III kategorii dla służby odkażającej.

Ponadto przeprowadzano we wszystkich obwodach trzydniowe ćwiczenia dla wyszkolonych i zorganizowanych drużyn odkażających.

Kursów informacyjnych urządzono na terenie wszystkich obwodów w roku sprawozdawczym 134.

W szkołach urządzono i przeszkolono:

W szkołach średnich 39 kursów z 2.000 słuchaczami i w powszechnych 46 kursów dla 2.400 słuchaczy.

Prócz wymienionych, zostały przeprowadzone specjalne kursy w Stanisławowie, w Kołomyi i Stryju dla komendantów związków domów i komitetów domowych.

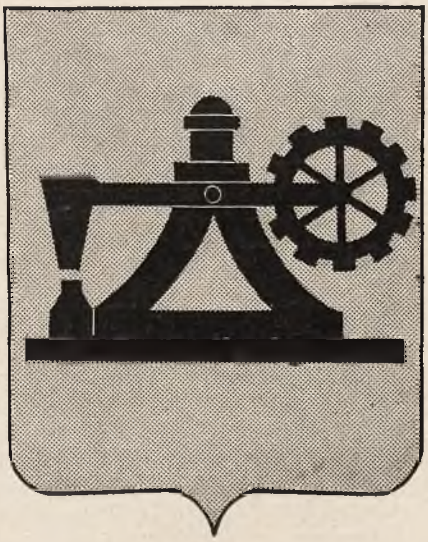
Zbudowano kosztem około 15.000 zł przy subwencji Zarządu Głównego L. O. P. P. w budynku urzędu wojewódzkiego w Stanisławowie, wzorowy schron przeciwgazowy.

Dużą pomoc i ułatwienie w poczynaniach tutejszego koręgu okazują wszystkie obwody powiatowe L. O. P. P., oraz władze państwowe i samorządowe, którym wraz z wszystkimi członkami L. O. P. P. składa tą drogą gorące podziękowanie.

Szkoła pilotów L. O. P. P. im. gen. Tadeusza Kasprzyckiego w Stanisławowie i jej pierwsze „orły"







ŚLĄSKI OKRĄG WOJEWÓDZKI L. O. P. P.

Śląsk jest środowiskiem, mogącym się poszczycić wyjątkowo wysokim stosunkiem liczby członków L. O. P. P. do liczby mieszkańców.

Okrąg szczególną zwrócił uwagę na dalszy rozwój szybownictwa i na powołaną do życia w ubiegłym roku Szkołę Lotniczą w Aleksandrowicach. Zgodnie z tym nie poprzestano tylko na rozbudowie przejętej przed rokiem od O. K. S. Śląskiej Szkoły Szybowcowej na Chełmie k Goleszowa, lecz zorganizowano ponadto pierwszy w Polsce stały ośrodek szybowcowy lotów nad terenami płaskimi w Katowicach oraz przystąpiono do uruchomienia nowej szkoły szybowcowej do kat. A i B w Goleszowie oraz ośrodków wyszkolenia wstępnego w Świętochłowicach, Rybniku, Radzionkowie i Rudzie. Szkoła Szybowcowa na Chełmie jest obecnie jedną z najlepiej wypasażonych szkół szybowcowych w Polsce. Otrzymała ostatnio doskonale przystosowany do jej potrzeb budynek mieszkalno-administracyjny, nowe warsztaty, magazyny oraz dwa hangary. Szkoła czynna jest bez przerwy od 1 maja i przeprowadziła dotychczas 5 kursów na których kategorie A i B uzyskało z górą 150 pilotów. Piloci ci zostali następnie przeszkoleni częściowo w zakresie kat. C w szkole w Tęgohorzu, gdzie Okrąg wysyłał dotychczas 54 uczniów.

Ośrodek lotów nad terenami płaskimi w Katowicach, otwarty w drugiej połowie maja wyszkolił dotych 46 pilotów w lotach ciągowych za samolotem, przeprowadził dwa kursy akrobacji na szybowcach oraz zorganizował kurs treningowy.

W roku bieżącym Okrąg przejął zapoczątkowaną przez Szybowcowy Klub Związku Strzeleckiego w Katowicach Szkołę Szybowcową w Libiążu Małym. Przeprowadzono rejestrację tego szybowiska do kat. B, zaopatrzono szkołę w sprzęt szybowcowy i pomocniczy, zaangażowano personel i pokryto niemal całość wydatków, związanych z utrzymaniem Szkoły, która wyszkoliła dotychczas blisko 100 pilotów kat. A i B.

Szkoła Lotnicza w Aleksandrowicach uzyskała w roku bieżącym obszerny i doskonale urządzony budynek z mieszkaniami dla uczniów i personelu i w budowie w budowie znajduje się jeszcze hangar szybowcowy. Szkoła rozpoczęła swą działalność 25 kwietnia i przeprowadza obecnie już trzeci w tym roku kurs.

Okrąg przystąpił również do organizacji sportu spadochronowego, czego dowodem są dwie wieże do skoków wybudowane w Katowicach i Bielsku .

Na szczególne omówienie zasługuje zbiórka na zakup samolotów szkolnych. Śmiało można powiedzieć, że dała ona wspaniałe rezultaty. Okrąg zebrał bowiem w jej ramach przeszło 1.000.000 złotych. Z kwoty tej zakupiono dotychczas 50 samolotów. Ponadto zakupiono również z funduszów tej zbiórki 2 szybowce i motoszybowiec Bąk. Szybowców szkolnych zakupiono 12 z przeznaczeniem do wszystkich ośrodków szybowcowych na Śląsku.

Zorganizowano stałe modelarnie powiatowe w 6 siedzibach Obwodów. Ponadto czynne były modelarnie szkolne. Na zawodach ogólno-polskich zawodnikowi Okręgu Śląskiego przypadła pierwsza nagroda za czas w grupie jun. Zawody modeli szybowcowych na Chełmie zgromadziły w maju b. r. na starcie przeszło 250 zawodników.

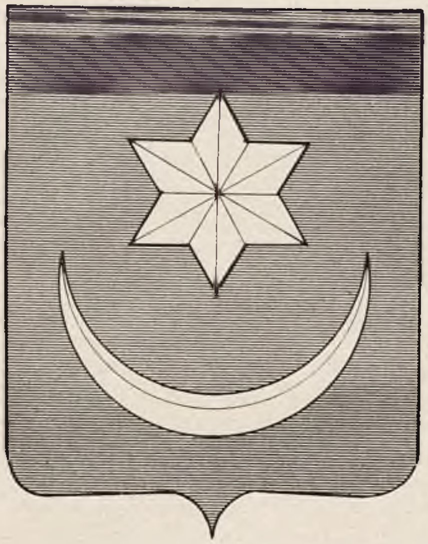
Prace w zakresie przygotowań obrony przeciwlotniczo-gazowej prowadzone były niezwykle intensywnie zgodnie z wytycznymi kompetentnych władz i wytycznymi przez nie dyrektywami. Szkolono na bardzo licznych kursach instruktorów oplg., komendantów opl ośrodków, dzielnic i zakładów przemysłowych, szkolono służby obrony przeciwlotniczo-gazowej dla miast, większych osiedli i przemysłu, szkolono na szczególnie licznych kursach podinstruktorskich komendantów obrony przeciwlotniczej poszczególnych domów i bloków domów, szkolono wreszcie w bardzo szerokim zakresie ludność na kursach informacyjnych. Akcja przygotowania ludności cywilnej do obrony przeciwlotniczo-gazowej obejmuje coraz liczniejsze rzesze ludności Śląska. Celem należytego wyszkolenia służby odkażającej zorganizowano miesięczny obóz ćwiczebny dla komendantów drużyn i ich zastępców.

Na lotnisku w Aleksandrowicach



Szybowiec szkolny w locie





TARNOPOLSKI OKRĄG WOJEWÓDZKI L. O. P. P.

Okrąg posiada około 53.000 członków, zgrupowanych w około 960 Kołach miejscowych i szkolnych, podlegających 17 Obwodom Powiatowym.

W roku bieżącym Okrąg realizował następujące hasła: „O 10% zwiększamy wpływy, zmniejszamy wydatki“, „Kobiety na front oplg“, „Wzmocnić nasilenie pracy na terenie wsi“, „Fundujemy samoloty dla Armii“.

Realizacja haseł powyższych została przeprowadzona następująco:

1) Przeprowadzenie oszczędności w dziale organizacyjnym i w związku z tym całkowite zrównoważenie budżetu.

Okrąg prowadził w roku bieżącym akcję zbiórkową na samoloty, która dała dotychczas około 215.000 zł, ponadto prowadząc agendy Wojewódzkiego Komitetu F. O. N. uzyskał na cele ogólne F. O. N. ok. 150.000 zł.

2) Akcja oszczędnościowa umożliwiła Okręgowi zwiększenie ilości Instruktorów oplg, co wpłynęło poważnie na możność realizacji hasła „Wzmocnić nasilenie pracy na terenie wsi“, akcja ta daje poważne rezultaty, zwłaszcza, że obfitsze zaopatrywanie terenu w sprzęt oplg stanowi poważny czynnik propagandowy.

3) Akcję propagandowo-organizacyjną wśród społeczeństwa rozpoczęto od przeszkalania kobiet w oplg i wciągania ich do pracy L. O. P. P. W programie kursów szeroko uwzględniono wykłady z ratownictwa ogólnego, poza ratownictwem przeciwgazowym, co miało duży wpływ na popularyzację idei L. O. P. P. wśród kobiet.

4) Dążąc do zcentralizowania wyszkolenia oplg dla 3 województw południowo-wschodnich w Centrum w Centrum Szkolnym w Buczaczu, Okrąg Tarnopolski nawiązał kontakt z Okręgami, biorącymi udział w corocznych Obozach dla służby odkażającej, i — korzystając z uzykanych możliwości finansowych — wykonał szereg inwestycyj w powyższym Centrum, umożliwiających pełniejsze wykorzystanie Centrum dla szkolenia oplg, jak to urządzenie wzorowego punktu odkażającego z prysznicami, rozszerzenie sieci wodociągowej, zakup obuwia ćwiczebnego itp.

Poza tym — uważając to za konieczne i pragnąc nakłonić Koła do intensywniejszej pracy rozpoczęto zaopatrywanie Kół miejscowych L. O .P. P. w nowy sprzęt oplg.

5) W dziale lotniczym — wykonano szereg postulatów, koniecznych do realizacji, a mianowicie lotniska w Brodach i Brzeżanach zabudowuje się hangarami i budynkami gospodarczymi, następnie zakupiono teren na lotnisko w Tarnopolu oraz — przystąpiono do rozbudowy Szkoły Szybowcowej w Brzeżanach, co pozwoli na zwiększenie ilości pilotów szybowcowych, kandydaci na których rekrutują się spośród modelarzy, szkolonych w modelarniach powiatowych i szkolnych (ilość tych wzrasta stale, wynosząc w obecnej chwili przeszło 35). Rezultaty pracy instruktorów modelarstwa, wyszkolonych w 1936 roku w Centrum Szkolnym Okręgu, widać z wyników uzyskanych przez zawodników Okregu w Kielcach w r. b., gdy — w przeciwieństwie do roku ubiegłego — zdobyto trzecią nagrodę i szereg dalszych punktowanych miejsc. Kursa modelarskie dla nauczycielstwa, organizowane w Centrum Szkolnym, dają gwarancję dalszego rozwoju pracy modelarskiej i wyników tej pracy, wpływając jednocześnie na popularyzację idei L. O. P. P. wśród społeczeństwa.

Ośrodek propagandy i sprzedaży w Tarnopolu



Z życia szybowcowego w Brzeżanach





OKRĄG L.O.P.P. m.st. WARSZAWY

W roku budżetowym 1937 Zarząd Okręgu L. O. P. P. m. st. Warszawy, poza normalną akcją lotniczą i prowadzonym systematycznie przygotowaniem stolicy do obrony przeciwlotniczo-gazowej, położył specjalny nacisk na krzewienie szybownictwa i nowej u nas dziedziny sportu lotniczego — sportu spadachronowego.

Szkolenie szybowcowe odbywa się w szkole szybowcowej L. O. P. P. w Starej Miłośnie, położonej w odległości 7 km od granicy m. st. Warszawy na wschód, tuż przy szosie Warszawa—Mińsk Mazowiecki, na wydmach piaszczystych. Z braku odpowiedniego górzystego terenu w okolicach Warszawy, które miałyby dostateczną różnicę poziomów i wolne przedpola, co umożliwiłoby szkolenie z lin gumowych, szkoła szybowcowa w Miłośnie zastosowała mechaniczne urządzenie (samochód-blok), za pomocą którego wyciąga się szybowce na wysokość 60—80 metrów, umożliwiającą wykonanie zadań, wymaganych do uzyskania kategorii „A“ i „B“.

Stara Miłosna, dzięki wydmom piaszczystym, posiada dobre warunki, jako odskocznia do lotów termicznych. Termika też w Starej Miłośnie daje możność prowadzenia lotów wleczonych za samolotem, brak jedynie dostatecznie wielkiego lądowiska.

Od maja b. r. do chwili obecnej wydano w Miłośnie 170 świadectw pilotów szybowcowych.

Z początkiem roku 1937 Zarząd Okręgu L. O. P. P. m. st. Warszawy zaangażował instruktora sportu spadochronowego. W myśl instrukcyj i dyrektyw Zarządu Okręgu, zostały zorganizowane koła sportu spadochronowego przy miejscowych kołach L. O. P. P.

Na skromną wzmiankę w „Nowinach“ młodzież, przede wszystkim zaawansowana w szybownictwie, odpowiedziała nadspodziewanym entuzjazmem. Do Okręgu zaczęły napływać liczne zgłoszenia na przeszkolenie spadochronowe. Napływ młodzieży jest tak liczny, że co tydzień organizuje się kursy I stopnia, liczące po kilkadziesiąt osób.

Duża kadra absolwentów I stopnia spowodowała konieczność zorganizowania kursu skoczków spadochronowych II stopnia.

Poza programowym przygotowaniem uczniów, odbyła się ostateczna próba zachowania się w powietrzu przez oblatanie w samolocie sportowym.

Obecnie wszyscy absolwenci I kursu II stopnia, zorganizowanego przez Zarząd Okręgu L. O. P. P. m. st. Warszawy, mają poza sobą po 3 skoki, w których wykazali wielką tężyznę podczas pierwszego 60-osobowego desantu w dniu 5 września r. b. w Wieliszewie, na oczach władz L. O. P. P. z prezesem Zarządu Głównego gen. dyw. inż. Leonem Berbeckim na czele, wojska i bardzo licznych gości.

Na apel do obywateli stolicy w sprawie *zbierania funduszów na zakup samolotów*, zebrano około *200.000 zł*, za które zakupiono samoloty:

3 — RWD-13,
1 — RWD-10 i
6 — RWD-8.

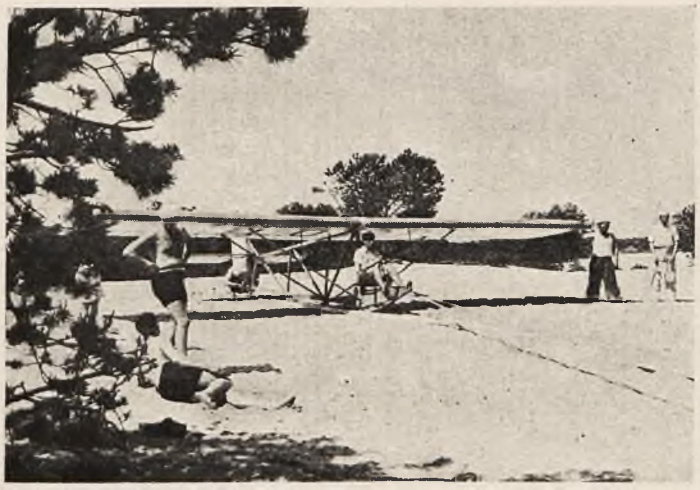
W uroczystości przekazywania samolotów szkołom pilotów i aeroklubom weźmie udział 10 samolotów, ufundowanych przez obywateli stolicy.

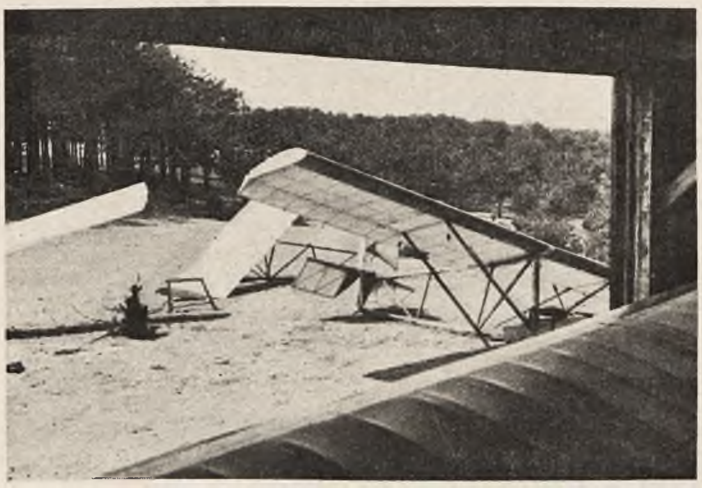
Akcja powyższa nie została całkowicie zakończona Ofiary wciąż napływają i jest nadzieja, że stolica da jeszcze pewną ilość samolotów.

W czasie „XIV Tygodnia“ otwarty zostanie i uruchomiony *nowy lokal* przy al. Jerozolimskiej 6, w którym mieścić się będzie modelarnia okręgowa, sala wykładowa sportu spadochronowego, biblioteka oraz świetlica młodzieży lotniczej.

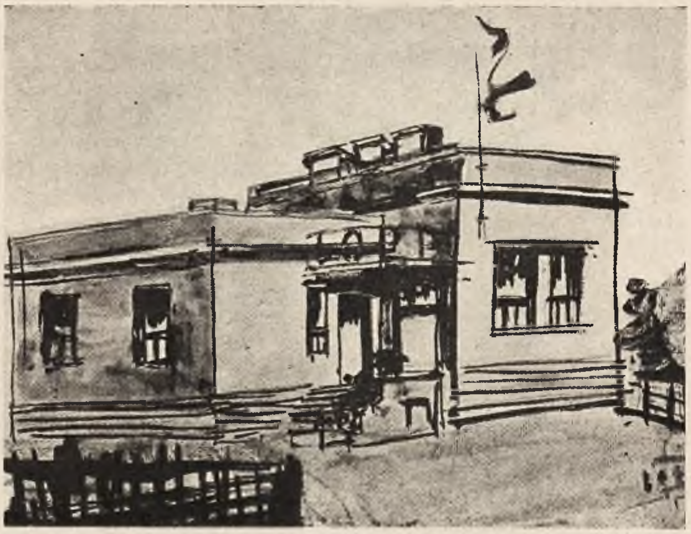
Wciąż rosnące zainteresowanie młodzieży sprawami lotniczymi czyni uruchomienie świetlicy kwestią palącą.

Z życia szkoły szybowcowej w Miłośnie — Podczas pracy i wypoczynku









Projekt ośrodka L. O. P. P. w Grójcu

WARSZAWSKI OKRĄG WOJEWÓDZKI L.O.P.P.

Stan organizacyjny Okręgu Warszawskiego L. O. P. P. wykazuje w roku bieżącym dalszy wzrost ilości placówek i członków L. O. P. P. W ciągu pierwszego półrocza b. r. powstały dwa nowe Obwody Miejskie L. O. P. P. na prawach Obwodów Powiatowych, a liczba członków L. O. P. P. przekroczyła 60.000.

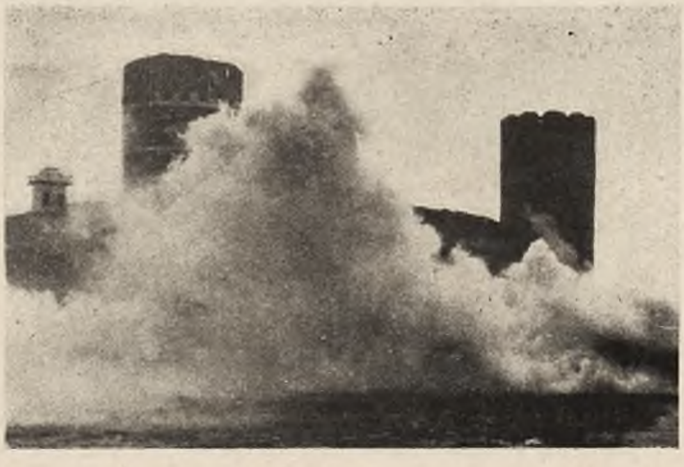
Jest to w głównej mierze zasługą systematycznej pracy, zarówno w dziedzinie lotnictwa (szybownictwo, modelarstwo), jak i w dziedzinie przygotowania ludności cywilnej do obrony przeciwlotniczo-gazowej. Na ten ostatni dział Zarząd Okręgu położył w roku bieżącym silny nacisk, powiększając znacznie liczbę instruktorów oplg, a co za tym idzie i intensywność szkolenia. Zarząd Okręgu wychodzi z założenia, że szkolenie szerokich mas ludności oplg jest zarazem najpoważniejszą i najskuteczniejszą formą propagandy L. O. P. P.

W dziedzinie lotnictwa Okręg uruchomił w roku bieżącym dalszych kilka modelarni powiatowych, zaopatrując je w sprzęt i narzędzia. Przeszkodą w rozwoju modelarstwa był dotychczas brak wykwalifikowanych instruktorów, to też prace w dziedzinie modelarstwa rozpoczęto w roku bieżącym od przeszkolenia kadry instruktorskiej, zyskując nowych 20 instruktorów. Okręg nadal, tak, jak i w latach ubiegłych, opiekuje się dwoma istniejącymi na jego terenie Kołami Szybowcowymi, pomagając im finansowo i wysyłając najzdolniejszych członków tych Kół do Szkół Szybowcowych.

W dziedzinie oplg, poza masowym szkoleniem ludności cywilnej, Okręg zapoczątkował budowę dalszych trzech ośrodków L. O. P. P., składających się z lokalu biurowego, magazynu, sali wykładowej i schronu p/gazowego.

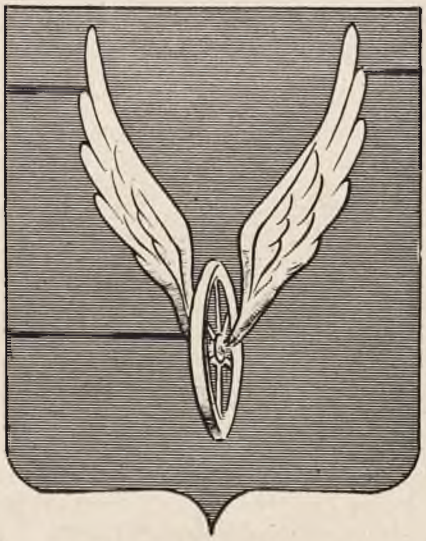
Rozwijające się pomyślnie prace programowe L. O. P. P. na terenie Okręgu Warszawskiego, przyczyniły się do zwiększenia się zainteresowania społeczeństwa zagadnieniami lotnictwa i oplg, czego dowodem jest duży popyt na sprzęt oplg, podręczniki fachowe i stale zwiększająca się liczba abonentów czasopism fachowych z dziedziny lotnictwa i oplg.

Ćwiczenia oplg na tle ruin zamku ks. Mazowieckich



Szkolenie drużyny odkażającej u O.O. Franciszkanów





WARSZAWSKI OKRĄG KOLEJOWY L. O. P. P.

Szkolenie w zakresie modelarstwa lotniczego na terenie Okręgu rozwija się w dalszym ciągu pomyślnie. Zawodnicy Okręgu na VIII Ogólnokrajowych Zawodach Modeli Latających w Kielcach uzyskali, tak jak i na dwu poprzednich Zawodach, nagrody. Okręg prowadzi obecnie 9 modelarni w szkołach b. kolejowych na terenie Warszawskiej Dyrekcji Kolejowej.

Kosztem Okręgu zostali wyszkoleni 2 instruktorzy spadochronowi, którzy obecnie prowadzą szkolenie kandydatów Okręgu spośród samych pracowników kolejowych i dzieci pozostających na utrzymaniu pracowników kolejowych. Okręg zakupił wieżę spadochronową, która będzie wkrótce zmontowana na terenie kolejowym przy ul. Wileńskiej w Warszawie. Okręg zakupił również własne spadochrony ćwiczebne.

Okręg bierze udział w finansowaniu Szkoły Szybowcowej w Miłośnie, opłaca koszty szkolenia i utrzymania swoich kandydatów w szkołach szybowcowych w Bezmiechowej, Sokolej-Górze, Goleszowie, Tęgoborzu.

Zakupione przez Okręg 4 szybowce typu „Czajka-bis" na wniosek Zarządu Głównego L. O. P. P. zostały przekazane do użytku szkół szybowcowych.

Okręg subsydiował jak w roku ubiegłym tak i w roku bieżącym wyprawę szybowcową badawczą zorganizowaną przez Sekcję Lotniczą Szkoły Mechaników Studentów Politechniki Warszawskiej.

W roku ubiegłym wyszkolono w Aeroklubie Warszawskim kosztem Okręgu 2 pilotów motorowych, w roku bieżącym szkoli się na razie również 2 pilotów spośród pracowników kolejowych.

Dotychczas Okrąg szkolił przeważnie tylko samych pracowników kolejowych. Obecnie Okrąg nawiązał kontakt z młodzieżą, pochodzącą bądź spośród członków Kół Szkolnych Kolejowych L. O. P. P., skąd czerpie materiał składający się z uczniów szkół rzemieślniczo-przemysłowych, bądź też spośród dzieci pracowników kolejowych, skąd zamierza powiększać ilość szkolonych kandydatów spośród młodzieży szkół średnich, a częściowo wyższych i zawodowych, z których składają się ci kandydaci.

Okrąg Kolejowy subsydiował w roku ubiegłym naukę jednego kandydata na kursach ślusarsko-monterskich lotniczo-samochodowych Towarzystwa Wojskowo-Technicznego.

Okrąg Kolejowy, jako jeden z fundatorów Instytutu Aerodynamicznego w Warszawie subsydiował w roku ubiegłym, jak i w latach poprzednich inwestycje i rozbudowę tegoż Instytutu, przekazując na te cele kwotę 9000 zł.

Okrąg przekazał również w roku ubiegłym sumę 20.000 zł. Politechnice Lwowskiej na rzecz Studium Lotniczego i Instytutu Techniki Szybowcowej.

Okrąg udzielił dalszego subsydium Sekcji Lotniczej Koła Mechaników Studentów Politechniki Warszawskiej, przekazując w roku ubiegłym 1000 zł. na rzecz biblioteki naukowej tejże Sekcji.

Okrąg Kolejowy prowadzi przez swoich instruktorów szkolenie w zakresie Oplg. rodzin pracowników kolejowych i młodzieży szkolnej, zgrupowanej w Kołach Szkolnych Kolejowych L. O. P. P., przeszkalając rocznie od 6 do 10 tysięcy osób.

Okrąg Kolejowy w roku bieżącym jak i w ubiegłym brał udział w Obozie Oplg organizowanym dla Okręgów Kolejowych, a w roku ubiegłym w ćwiczeniach Opl. biernej oraz w zawodach drużyn odkażających.

W roku bieżącym Okrąg wykonał prace przygotowawcze do opracowania projektu budowy jednego ze schronów Oplg. oraz przeprowadza wstępne prace, dotyczące przygotowania w każdym z Kół Kolejowych L. O. P. P. po jednym pokazowym pomieszczeniu uszczelniającym.

Z życia kursów spadochronowych zorganizowanych przez Okrąg kolejowy







WILEŃSKI OKRĄG WOJEWÓDZKI L. O. P. P.

Znowu upłynął rok wytężonej pracy. Rzucając okiem wstecz na miniony od XIII Tygodnia L. O. P. P. okres czasu i analizując wykonane prace i osiągnięte wyniki stwierdzić możemy, że czas ten nie został zmarnowany.

Długotrwały kryzys ekonomiczny, gnębiący i bez tego biedną wileńszczyznę, spowodował z małymi wyjątkami pewien zastój w ogólnym rozwoju Wileńskiego Okręgu Wojewódzkiego L. O. P. P. Pojawienie się pierwszych symptomów mijającego kryzysu było hasłem do rozpoczęcia wzmożonych prac organizacyjnych, które dziś z dniem każdym nabierają większego natężenia. Do wyjątków, które potrafiły w minionym ciężkim okresie przezwyciężyć wszelkie trudności natury ekonomicznej i zaznaczyć się poważnym dorobkiem zaliczyć musimy w pierwszym rzędzie Dziśnieński Obwód Powiatowy L. O. P. P.

Bardzo dobrymi wynikami organizacyjnymi poszczycić się może Wileński Obwód Miejski L. O. P. P., stale zwiększający swój stan posiadania.

Wymownym sprawdzianem osiągniętych wyników był imponujący pochód służb oplg i Kół L. O. P. P., zorganizowany przez Wileński Obwód Miejski L. O. P. P. w dniu otwarcia XIII Tygodnia L. O. P. P. W sprawnym ordynku przedefilowały przed ś. p. wicewojewodą Gintowt Dziewałtowskim wyekwipowane drużyny służby odkażającej posterunki dozorowania, patrole sanitarne, pogotowia techniczne elektrowni, gazowni, wodociągowo-kanalizacyjne, drogowo-mostowe i inne. Następnie ulica zabarwiła się barwnymi transparentami — to maszerowały Koła Szkolne L. O. P. P. w imponującej liczbie kilkudziesięciu Kół grupujących kilka tysięcy młodzieży zrzeszonej w L. O. P. P.

Do najciekawszych i większych prac już zrealizowanych zaliczyć musimy zorganizowanie i przeprowadzenie w roku bieżącym czwartego z rzędu Obozu dla służby odkażającej.

Wszelkie prace i ćwiczenia wzbudzały żywe zainteresowanie miejscowej ludności, która tłumnie gromadziła się wokół każdej ćwiczącej drużyny. Na zakończenie Obozu zorganizowano wielki pokaz oplg połączony z nalotem samolotów i zadymieniem całego miasteczka.

Niezależnie od Obozu przeprowadzono w okresie zimowym i wiosennym dwa kursy oplg. II kat. oraz szereg kursów niższych.

W dziale lotnictwa współpracowano ściśle z Aeroklubem Wileńskim, organizując wspólnie szereg lotów propagandowych i imprez lotniczych na głębokiej prowincji. Ten rodzaj propagandy cieszy się na ogół ogromnym zainteresowaniem miejscowego społeczeństwa, toteż zapotrzebowaniom na loty nie ma końca.

Ze względów oszczędnościowych zlikwidowano szybowisko w Grzegorzewie, wyszkolenie zaś szybowcowe postanowiono prowadzić wspólnie z Wileńskim Okręgiem Wojewódzkim L. O. P. P. w Szkole Szybowcowej w Auksztagirach. Ponad to udzielono szereg zapomóg na wyższe szkolenie szybowcowe.

Z dziedziny prac naukowych subsydiowano prace Wileńskiej Stacji Aerologicznej, założonej jeszcze w 1925 r. z funduszów Wileńskiego Okręgu L. O. P. P. oraz udzielono jedno stypendium na studia na Wydziale Lotniczym w Politechnice Warszawskiej.

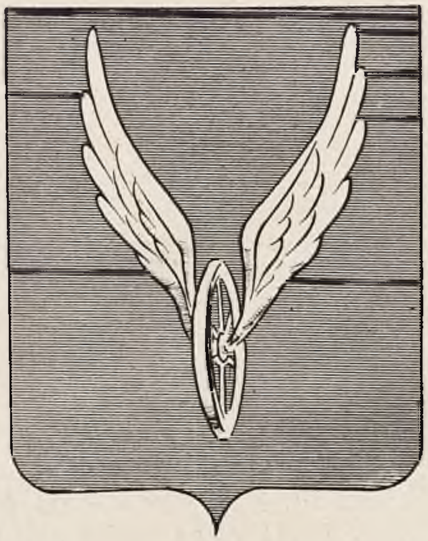
Tak w ogólnych zarysach przedstawiałaby się działalność Wileńskiego Okręgu Wojewódzkiego L. O. P. P. za rok ostatni. Obecnie przystąpiono do zakrojonej na szeroką skalę zbiórki na zakup samolotów. W dziedzinie tej nie możemy naturalnie rywalizować z bogatszymi dzielnicami Polski, w każdym razie zjazd Prezesów Obwodów L. O. P. P. postanowił ufundowanie dwóch samolotów łącznie z silnikami, co jak na finansowe możliwości Wileńszczyzny jest znacznym wysiłkiem.

Kwatera obozu oplg w Landwarowie



Ćwiczenia można robić i na ulicy...





WILEŃSKI OKRĄG KOLEJOWY L. O. P. P.

Okrąg Kolejowy L. O. P. P. w Wilnie troszczy się o możliwie najszersze rozpowszechnienie na ziemiach północno-wschodnich zamiłowania do nauki latania na szybowcach.

Propagując ten sport, specjalną uwagę zwraca się na młodzież, która uprawiając szybownictwo, kształci w sobie najbardziej wartościowe cechy charakteru, a po przejściu programowej nauki stanowi niezastąpiony materiał, zasilający polskie kadry lotnicze.

Istniejąca od niedawna na terenie tutejszym Szkoła Szybowcowa w Auksztagirach weszła w nową fazę rozwoju.

Po zbudowaniu potrzebnych urządzeń i zgromadzeniu odpowiedniej ilości aparatów można było pomyśleć o szkoleniu na szerszą skalę.

Tak naprzykład na trzech uruchomionych w roku bieżącym miesięcznych turnusach przeszkolono około 80 uczniów.

W dniu 25 lipca 1937 r. wśród ocienionych lasami wzgórz odbyło się uroczyste poświęcenie szybowiska połączone z otwarciem Szkoły Szybowcowej Wileńskiego Okręgu Kolejowego L. O. P. P. w Auksztagirach.

Uroczystość zgromadziła liczne rzesze publiczności, która pragnęła być świadkiem święta realnego czynu kolejarzy wileńskich, ich szlachetnych poczynań dla dobra państwa i polskiego lotnictwa.

Na tle uroczystości odbyło się również poświęcenie szybowca, ufundowanego przez Koło Kobiece Wil. Okr. kol. L. O. P. P., któremu nadano imię „Jagódka".

Wykołysana więc w śmiałych marzeniach społeczeństwa wileńskich kolejarzy myśl, przybrała szaty pięknej rzeczywistości — kompletnie zorganizowana i wyposażona Szkoła Szybowcowa przeszła ostatecznie na usługi społeczeństwa, aby przy jego współudziale przysparzać Polsce ludzi-pilotów, którzy w orlim locie rozsłoneczniać będą sławę imienia polskiego i strzec mocy Państwa.

Zgodnie z programem odbyły się loty pokazowe instruktorów i uczniów Szkoły.

Wyczynami swymi wykonawcy zjednali sobie ogólną sympatię i gorące brawa.

Piękna i udana impreza przyczyniła się do spopularyzowania sportu szybowcowego i zwiększenia jego już dzisiaj licznych zwolenników.

W roku bieżącym odbyło się na lotnisku w Porubanku uroczyste przekazanie Aeroklubowi Wileńskiemu samolotu RWD 8, ufundowanego z dobrowolnych składek członków Wileńskiego Okręgu Kolejowego L. O. P. P.

Okolicznościowe przemówienie wygłosił prezez Wileńskiego Okręgu Kol. L. O. P. P. p. inż. Wacław Głazek w obecności przedstawicieli władz i zebranego społeczeństwa, które licznie przybyło w tym dniu na lotnisko w Porubanku.

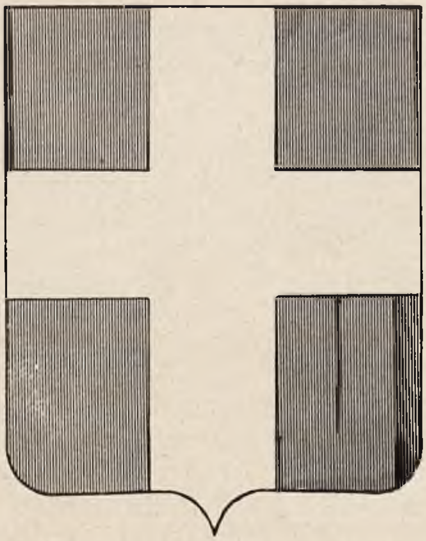
Ufundowany samolot stał się treścią myśli polskiego społeczeństwa, które „w wyścigu pracy" i szlachetnej rywalizacji postanowiło wznieść na szczyty chwały polskie samoloty. Widać więc, że słowa Marszałka Śmigłego-Rydza nie przebrzmiały bez echa, a odpowiedzią na nie jest realny czyn społeczeństwa.

Uroczystość przekazania samolotu Aeroklubowi wileńskiemu



Fragment ze szkoły szybowcowej w Auksztagirach





WOŁYŃSKI OKRĄG WOJEWÓDZKI L. O. P. P.

Wołyński Okręg Wojewódzki obejmuje swoją działalnością 3 miasta wydzielone, 22 gminy miejskie i 103 wiejskie, licząc ogólnie około 2.000.000 mieszkańców.

Jak z powyższego widać, teren Okręgu zamieszkuje przeważnie ludność wiejska, co przy obecnej koniunkturze powoduje duże trudności w zdobywaniu funduszów. Posiadane środki szły wyłącznie dlatego na prace w kierunku zealizowania programu lotnictwa i oplg. Prace w zakresie propagandy były realizowane, przy użyciu minimalnych środków materialnych, za pośrednictwem odczytów, pogadanek, rozpowszechniania „Lotu i oplg. Polski", „Nowin L. O. P. P.", oraz wzmianek i artykułów w prasie codziennej i periodycznej.

Ufundowany przez Zarząd Główny Ośrodek Propagandy i Zaopatrzenia L. O. P. P., uroczyście otwarty przy udziale przedstawicieli władz i społeczeństwa w listopadzie 1936 r., jest niepoślednim elementem propagandy. Budzi on stale zainteresowanie i umożliwia zapoznanie oraz zaopatrzenie się w najnowocześniejszy sprzęt p.-gazowy.

W dziedzinie lotnictwa Okrąg prowadzi prace w zakresie modelarstwa i szybownictwa. 2-gie Zawody Okręgowe Modeli Latających wykazały, iż modelarstwo na terenie Wołynia idzie nie tylko wzwyż, lecz i wszerz, Krajowe zaś Zawody w Masłowie — że Wołyń w dziedzinie modelarstwa nie pozostaje w tyle za innymi Okręgami. Ostatnio przeprowadzony Kurs Instruktorów Modelarstwa Lotniczego w Krzemieńcu, w którym wzięli udział instruktorzy z Okręgów: Poleskiego, Kolejowego Radomskiego i Wołyńskiego, przyczyni się niewątpliwie do podniesienia jeszcze bardziej modelarstwa na terenie Wołynia.

W zakresie szybownictwa Okrąg poświęcił specjalną uwagę rozwojowi Wołyńskiej Szkoły Szybowcowej L. O. P. P. na Sokolej Górze, która w chwili obecnej nie tylko odbudowała się po pożarze, lecz intensywnie rozbudowuje się, szkoląc liczne zastępy szybowników, z których wielu zdobywa warunki do kat. D. Świetne wyniki osiągnięte przez Szkołę, wspaniałe tereny umożliwiające loty żaglowe przy kierunkach wiatrów od północy poprzez zachód do południa, zaopatrzenie Szkoły przez Zarząd Główny L. O. P. P. w najbardziej rasowy tabor, ściąga do Szkoły pilotów nie tylko z kraju, lecz i z zagranicy, jak: Brazylii, Argentyny, Stanów Zjednoczonych, Holandii, Czechosłowacji, Łotwy i Bułgarii.

Poza modelarstwem i szybownictwem Okrąg Wojewódzki w dziedzinie lotnictwa prowadził prace w kierunku utrzymania istniejących lotnisk, oraz wyszukania odpowiednich terenów do budowy nowych.

Prace wyszkoleniowe w zakresie oplg. były przeprowadzane przez Obwodowych Instruktorów na kursach elementarnych i III kat., oraz podczas stale urządzanych ćwiczeń. Komendanci drużyn wyszkoleni na kursach III kat. byli doszkalani w Obozie oplg., zorganizowanym przez Okrąg w Surmiczach koło Dubna, dla Okręgów: Lubelskiego i Wołyńskiego.

Zaopatrzenie w sprzęt oplg. Obwodów L. O. P. P., zakładów przemysłowych i osób prywatnych było dziedziną, której Okrąg wiele uwagi poświęcił i zamierzenia swe, zakreślone na okres sprawozdawczy, zrealizował.

Wołyńska Szkoła Szybowcowa intensywnie się odbudowuje...









L. O. P. P. KOMITET ŻWIRKI i WIGURY W LATACH 1936—1937

W dn. 9 maja zeszłego roku Wódz Naczelny Marszałek Śmigły-Rydz wyraził życzenie, by w r. 1937 miast eskadry składającej się z 13 samolotów, stanęło z ofiarności obywateli zrzeszonych w L. O. P. P. 100 samolotów gotowych do szkolenia nowych zastępów orląt.

Życzenie Wodza stało się hasłem do zbiórki. Okręgi Wojewódzkie L. O. P. P. prześcigają się w ilości deklarowanych samolotów. Przoduje stara piastowska dzielnica, ofiarny Śląsk, fundując 50 samolotów dla nowopowstających szkół lotniczych i istniejących ośrodków sportu lotniczego jakimi są Aerokluby. Społeczeństwo zorganizowane w Lidze Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej ożywione jedną wielką ideą Obrony Narodowej potrafi nieraz z mizernych niskich pensji pracowniczych zebrać tysiące, by umocnić potęgę Polski w powietrzu.











Uboższe województwa kresowe — Nowogródek, Wilno, Polesie nie dają się wyprzedzić bogatym dzielnicom kraju, zawstydzając swą ofiarnością województwa, opływające w dobrobycie i kulturze. Jak mocno przemawiające do czytelnika są listy zbiórkowe wsi powiatu stołpeckiego, gdzie zamiast podpisów widnieją krzyżyki niepiśmiennych ofiarodawców.

Kolejarze wileńscy dają ze swych najniższych, najgorzej uposażonych pensji po 25 gr, by zebrać w ten sposób około 60.000 zł.

Urzędnicy skarbowi zjednoczeni w Związku Pracowników Skarbowych zbierają około 140.000 zł i fundują eskadrę szkolną dla nowopowstającej szkoły lotniczej w Masłowie pod Kielcami. Fabryki, pracownicy fabryczni, urzędnicy wolnych zawodów a nawet pojedyńcze jednostki, że wspomnę tylko naszą rodaczkę p. Zofię Kwapińską, stale przebywającą za granicami państwa, fundują eskadry samolotów i pojedyńcze sztuki.

Załączone obok fotografie dają najlepszy obraz szlachetnego wyścigu w dążeniu do powiększenia obronności państwa. Powstają nowe typy samolotów. Udoskonalenia i przeróbki już istniejących płatowców pozwalają na przystosowanie niektórych do celów sanitarnych — przewożenia rannych i chorych w nieszczęśliwych wypadkach.

Lekki i łatwy w pilotażu samolot sanitarny tzw. RWD 13 S mamy w dużej mierze do zawdzięczenia ofiarom duchowieństwa diecezji kieleckiej i podlaskiej, które przez zakupienie samolotów sanitarnych umożliwiły fabryce sfinansowanie przeróbek istniejącej już RWD 13 typu sportowego.





W dn. 26 września zostanie oddanych Naczelnemu Wodzowi wobec ofiarodawców i zebranej publiczności 130 samolotów. Jak wyżej wymieniona cyfra powstała ilustruje najlepiej załączone zestawienie:

16 Okręgów Wojewódzkich L. O. P. P. 86 samolotów
Instytucje prywatne i pojedyńczy ofiarodawcy 44.

Wśród ofiarodawców 44 samolotów znajdują się następujące osoby i instytucje: Koncern Towarzystw Naftowych Małopolska, Tomaszowska Fabryka Sztucznego Jedwabiu, Eksport Przemysłu Obronnego Sepewe, Czytelnicy pism wydawanych przez Drukarnię Polską w Poznaniu, Związek Księgowych w Polsce, Związek Pracowników Skarbowych, Firma Branka we Lwowie, Krajowe Towarzystwo Telefunken, Kolektury loterii, Diecezja kielecka, Diecezja siedlecka, Firma A. Horak w Łodzi, Pani Zofia Kwapińska, Doświadczalne Warsztaty Lotnicze, Pocztowe Przysposobienie Wojskowe w Krakowie, Fabryka Żarówek Osram, Firma E. Wedel, Polskie Zakłady Philips, pracownicy Elektrowni Warsz., P. Z. Inż., P. Z. L. siln. oraz firma Norblin wraz z pracownikami, Sądownicy Warszawscy, Urzędnicy Min. Oświaty i inni.

Staraniem Okręgu Śląskiego zostały zaopatrzone w sprzęt dwie nowo powstające szkoły: pierwsza w Stanisławowie, która już pracowała przez cały sezon 1937 r. oraz druga nowopowstająca w roku przyszłym na jednym z dawniej zbudowanych przez L. O. P. P. lotnisk.

Szlachetny wyścig dla wzmocnienia obronności państwa w powietrzu trwa nadal. I wierzymy mocno, iż wszyscy Ci, którzy dotąd pozostali w tyle, dołączą się do swych poprzedników ze Śląska i Kresów Wschodnich.



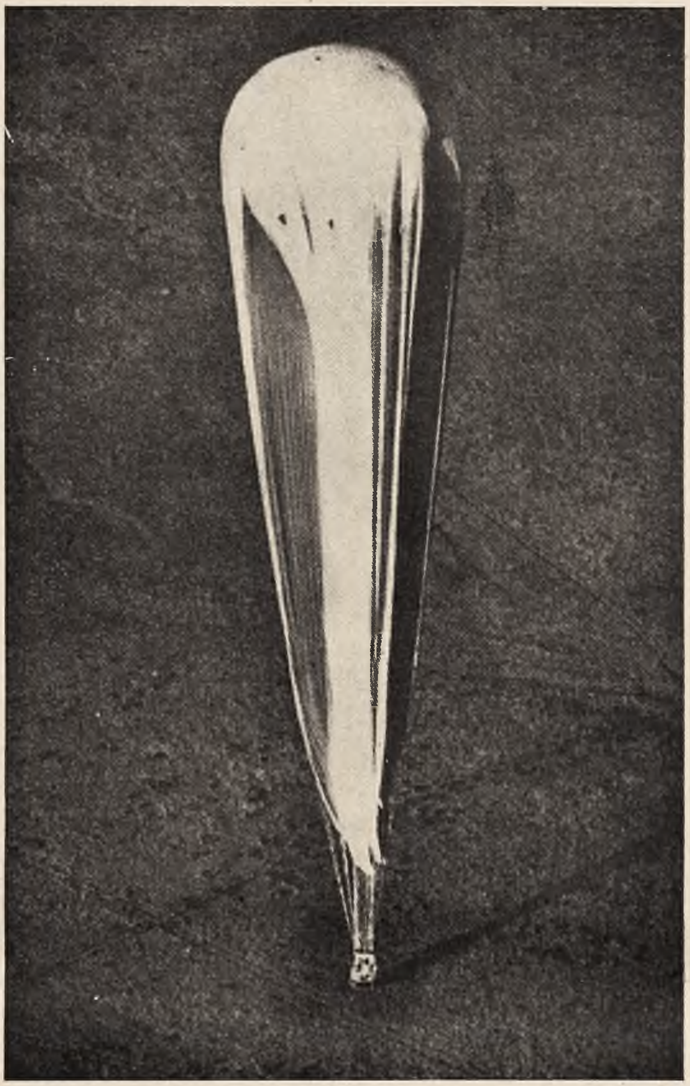








NAJWIĘKSZY BALON ŚWIATA JAKI UŻYTY BĘDZIE DO BADAŃ STRATOSFERY



Do czasu wzlotów prof. Piccarda stratosfera nie była nikomu znana i dopiero na początku 1931 r. poszukiwania prof. A. Piccarda stały się historycznym zaczątkiem dociekań w tej dziedzinie, które zapoczątkował on swoim wzlotem w zamkniętej gondoli. Brak tlenu na dużych wysokościach udaremniało dotychczas wcześniejsze poszukiwania i dopiero zastosowanie hermetycznie zamkniętej gondoli, w której znajdowało się pod odpowiednim ciśnienieniem powietrze, potrzebne dla życia załogi, — pozwoliło na wznoszenie się na tak duże wysokości. Przy każdej wyprawie do stratosfery zabierano ze sobą naukowe instrumenty dla obserwacji promieniowania kosmicznego w wysokich warstwach rzadkiego i czystego powietrza. Już dawno uczeni czynili poszukiwania, aby coś więcej o nich się dowiedzieć i móc poznać, jak wpływają one na życie człowieka na ziemi. Powietrze w stratosferze jest bardzo czyste, podczas gdy powietrze, otaczające ziemię jest zanieczyszczone pyłem, kurzem i dymem.

Atmosfera podzielona jest przez uczonych na pięć warstw:

1. Troposfera. Rozciąga się ona do wysokości 11 km, — jest to warstwa, w której bezustannie wieją wiatry, zaniesiona chmurami, o dużych zmianach klimatycznych. W troposferze na wysokości 11 km znajduje się warstwa graniczna, możliwa jeszcze do oddychania. Wysokość jej waha się w zależności od pory roku, warunków ciśnienia i szerokości geograficznej. Wyższa jest na równiku, niż na biegunie, różna jest w zimie i w lecie.

2. Tropopauza. Jest to warstwa zmienna, rozciągająca się od 3 do 4 km ponad troposferą i oddzielająca ją od stratosfery.

3. Stratosfera. Jako granicę stratosfery przyjęto uważać tę wysokość, na której zamiast spadku temperatury, w związku z wysokością, następuje jej zwiększenie. Rozciąga się ona w górę do 54—80 km. Czasami dolna granica stratosfery obniża się do 9 km, łącznie z tropopauzą i troposferą, czasem sięga 16 km.

Metody badania stratosfery. Badanie wysokich warstw atmosfery połączone jest z daleko większymi trudnościami, niż badanie atmosfery nad powierzchnią ziemi. Do metod instrumentalnych zaliczają się badania za pomocą balonów-sond, do których podwieszają specjalne przyrządy (meteorografy), zapisujące ciśnienie i temperaturę powietrza w związku ze zmianą wysokości. Balon-sonda, podnosząc się — rozszerza się wskutek mniejszej gęstości powietrza i na pewnej wysokości pęka, a przyrząd opuszcza się na ziemię na spadochroniku.

Stratosfera może być badana od podstaw za pomocą:

a) astronomii,
b) obserwacji meteorów,
c) obserwacji optycznych,
d) odbijających i efektów fal głosowych i bezdrutowych,
e) oraz za pomocą powyżej wspomnianych małych niepilotowanych przez ludzi balonów-sond, wyekwipowanych w aparaty automatyczne do obserwacji i fotografii.

Jednak do badania promieni kosmicznych niezbędne są balony pilotowane przez ludzi, ponieważ tylko takie balony mogą być zrównoważone i utrzymane na pewnych określonych w założeniu wysokościach dla poczynienia niezbędnych pomiarów. Baloniki-sondy mogą znajdować się w górze nieco więcej ponad 3 godziny, podczas gdy balony stratosferyczne utrzymują się w powietrzu do 16 godzin i dłużej. Dla korzystniejszego badania promieni kosmicznych pożądane jest, aby balon utrzymywał się na pewnym poziomie przez parę godzin, co niemożliwe jest przy zastosowaniu sond, chociaż mogą one wznieść się wyżej, mniej kosztują, i nie narażane jest tutaj życie ludzkie. Badania promieni kosmicznych jest niewątpliwie rzeczą w najwyższym stopniu ważną.

Racja badania stratosfery jest w dobie dzisiejszej bardzo na czasie ze względu na poczynione odkrycia naukowe, których zastosowanie może dać olbrzymie korzyści praktyczne dla dobra całej ludzkości. Nie możliwym jest obecnie przewidzenie wszystkich korzyści, jakie mogą być wynikiem naukowych odkryć.

Promienie kosmiczne. Najważniejszym zadaniem wszystkich pilotowanych przez ludzi balonów stratosferycznych w czasach obecnych jest badanie promieni kosmicznych. Promieniami kosmicznymi nazywamy przenikliwe promieniowanie, którego istota nie jest dotychczas ostatecznie zgłębioną. Istnienie tych promieni zostało ujawnione po 1900 roku. Odkryto je dzięki doświadczeniom wykonanym przez kilku fizyków, które wykazały, że gaz, zamknięty w naczyniu starannie osłoniętym przed działaniem promieni ciał radioaktywnych, ulega jednak jonizacji. Bardziej szczegółowe badania (m. in. Kolhölstera) ustaliły obecność w przyrodzie promieniowania, różniącego się od znanych już odmian promieni, takich jak promienie Röntgena, promieniowanie ciał radio-aktywnych itd. Kolhölster przekonał się, że jonizacja w zamkniętym i osłoniętym warstwą ołowiu naczyniu rośnie b. znacznie, gdy naczynie umieścimy w balonie wznoszącym się do góry. W ten sposób stwierdzono, że promienie wywołujące tę jonizację dochodzą do nas z zewnątrz ziemi. Stąd też nazwano je promieniami kosmicznymi.

Jak się dzisiaj wydaje, promienie kosmiczne, są to naładowane elektrycznie, nie do pojęcia małe cząsteczki (elektrony), biegnące z zastraszającą szybkością, niemal taką, jak światło.

Chociaż nauka dzisiejsza zna już wiele właściwości tych promieni, to o pochodzeniu ich praktycznie nic nie wie. Studia nad wywoływanym przez te promienie przewodnictwem elektrycznym na dużych wysokościach stanowią właśnie jedną z dziedzin badań stratosferycznych nad wymienionymi promieniami.

Dotychczasowe loty stratosferyczne:

Pierwszy lot na wysokości 11 km wykonany był w 1852 r. przez Coxwwella na balonie wolnym.

Następny lot wykonany był dopiero przez Gray'a, oficera armii amerykańskiej, w dniu 4 listopada 1927 r. Ustanowił on nowy stratosferyczny rekord, wznosząc się w otwartym koszu na wysokość 12,9 km, co przepłacił życiem gdyż w drodze powrotnej umarł wskutek olbrzymiego chłodu i rozrzedzonego powietrza.

Prof. A. Piccard pierwszy raz wzleciał do stratosfery w dniu 7 maja 1931 r. Lot wykonał ze swym asystentem Kipferem, startując z terenów fabryki balonów w Augsburgu. Lot odbył się w hermetycznie zamkniętej gondoli. Osiągnął on wówczas wysokość 15.781 m i wylądował na lodowcu Gurgl w Tyrolu. Balon był wykonany z tkaniny bawełnianej przegumowanej, bardzo ciężkiej, miał pojemność 14.300 m³ i wypełniony był wodorem. Miał trudności z powrotem na ziemię na skutek nieodpowiedniego zamocowania linki od klapy, był bowiem pozbawiony możności otwarcia klapy z wnętrza gondoli. Niezależnie od tego miał wiele kłopotu z unormowaniem temperatury wewnątrz gondoli na skutek nieodpowiedniego pomalowania gondoli z zewnątrz.

Drugi lot wykonał prof. A. Picard 18 sierpnia 1932 r. startując w Zürichu. Towarzyszył mu asystent Ćosyns. Cała organizacja lotu oraz startu powierzona była znanemu aeronaucie dr. Tilgenkampowi. Prof. Piccard do tego lotu użył tego samego balonu, pamiętając już o lince od klapy, oraz malując z zewnątrz połowę gondoli do równika na biało — połowę na czarno. Osiągnął on tym razem wysokość 16.370 m, przebywając w powietrzu 11 godz. 45 min., podczas gdy pierwszy lot trwał 16 godz.

Rekord prof. Piccarda nie został pobity przez aeronautę amerykańskiego — Settle, który zamierzając wznieść się do stratosfery w dniu 5 sierpnia 1931 r., osiągnął zaledwie 250 m, po czym rozdarty balon lądował niemal na głowach obserwujących go widzów. Rekord ten został dopiero pobity przez lotników sowieckich, którzy zadziwili świat, uzyskując wysokość 18.500 m w dniu 30 września 1931 r. Balon pilotowany przez Prokofiewa, był większy od balonu prof. Piccarda, pojemność jego wynosiła 25.000 m³. Przebywał w powietrzu 8 godz. 20 min.

Następny lot wykonany był w Stanach Zjednoczonych przez wspomnianego wyżej Settle, który wzniósł się na balonie o pojemności 17.000 m³ na rekordową wysokość 18.600 m, przebywając w powietrzu 9 godzin.

W roku 1934 w dniu 30 stycznia odbył się lot sowieckich lotników na wysokość nieoficjalną 22.000 m. W drodze powrotnej nastąpiła katastrofa, w której zginęli wszyscy trzej lotnicy. Powodem katastrofy była za mała wytrzymałość lin podwieszenia i nie przepracowana w drobiazgach nawigacja. Pilot balonu zużył cały zapas balastu byleby wznieść się wyżej, nie pozostawiając balastu na schodzenie i lądowanie. Gondola miała zaledwie jeden właz i nieszczęśliwi lotnicy nie mogli wydostać się jednocześnie na zewnątrz.

Dnia 28 lipca 1934 r. Stevens, Kepner i Andersen — trzej wybitni aeronauci armii amerykańskiej wznieśli się na balonie o pojemn. 85.000 m³ na wysokość 18.000 m i w chwili, gdy nie osiągnęli jeszcze pułapu balon pękł poniżej pasa parobolicznego, do którego domocowana była na linach podwieszenia gondola. Był to podówczas największy balon jaki ludzkość kiedykolwiek wybudowała. Lotnicy uratowali się wyskakując ze spadochronami.

Następne loty, jakie były wykonane w 1934 r. to: lot asystenta prof. Piccarda — Cosins'a, który wykonał samodzielnie lot na balonie 14.300 m³, — osiągając wysokość 16.000 m, później w tym samym roku wzniósł się do stratosfery Jan Piccard z żoną na balonie 17.000 m³, osiągając wysokość 17.670 m. Pani Jeanette Piccard była pierwszą kobietą, która wykonała lot do stratosfery i otrzymała licencję pilotki balonowej, specjalnie dla pilotowania swojego męża w tych lotach.

Ostatni lot stratosferyczny odbył się w Stanach Zjednoczonych w dn. 11 listopada 1935 r. Ambitny pilot Stevens nie dał za wygrane i przy pomocy Narodowego Towarzystwa Geograficznego łącznie z armią powietrzną Stanów Zjednoczonych pokusił się powetować niepowodzenie poprzedniego roku, kiedy to balon rozdarł się na wysokości 18.000 m. Po raz pierwszy w historii balonów użyto do tego celu helu zamiast wodoru. Dlatego musiano wybudować większy balon, określając jego pojemność na około 100.000 m³. Pierwszy start jego nie odbył się z powodu fałszywej konstrukcji rozrywacza. Balon rozdarł się przed startem i nastąpiła eksplozja i dopiero 11 listopada 1935 r. odbył się start z doliny południowej Dakoty, osiągając najwyższą wysokość, jaką kiedykolwiek człowiek zdobył — 22.066 m. Był to balon największy, jaki dotychczas zbudowano.

Zamierzenia nasze. Zamierzenia nasze sięgają daleko wyżej, bo aż do wysokości 30.000 m, tam gdzie panuje zaledwie jedna setna ciśnienia atmosferycznego, oraz temperatura waha się od 55° C. do 65° C. poniżej zera. Na tej wysokości załoga ma przeprowadzić badania naukowe. Wyprawa polska do stratosfery weszła na tory realne po przeszło dwuletnim przygotowaniu tego lotu w zaciszu naszej Wytwórni Balonów i Spadochronów w Legionowie. Inicjatywę zorganizowania tej wyprawy podjął Zarząd Główny L. O. P. P. Jako warunek postawiono, iż balon musi być własnej kontrukcji, wy-

produkowany rękami polskiego robotnika, ustanawiając wysokość, jaką ma osiągnąć na 30.000 m. Przez dwa lata trwała praca przygotowawcza, skupiająca pracowników, ludzi nauki, inżynierów, którzy cały swój wolny czas od pracy poświęcali rozwiązaniu problemów, wiążących się z budową balonu stratosferycznego, wypracowując tkaniny podstawowe, jakie będą zastosowane do budowy balonu, opracowując metodę gumowania oraz samą już konstrukcję balonu i gondoli. Na czoło wysunęła się Rada Naukowa oraz Rada Techniczna z którymi Wytwórnia Bal. i Spad. współpracuje.

Balon stratosferyczny jest to duży balon z podwieszoną hermetycznie zamkniętą gondolą. Powłoka stratostatu wykonana będzie ze specjalnej przegumowanej tkaniny, która dotychczas nie była jeszcze stosowaną do żadnego z poprzednich lotów stratosferycznych. Tkanina ta odpowiada wszelkim wymaganiom na rozerwanie i ma odpowiednią wagę. Ilość tkaniny jaka będzie zużytą na budowę tego olbrzymiego balonu, wyniesie około 14.000 m^2. Zatem każdy gram na wadze (1 m^2) tkaniny ma olbrzymie znaczenie, gdyż w sumie daje dziesiątki kilogramów. Dla gumowania tej tkaniny został opracowany specjalny sposób gumowania, który dotychczas nie był przez nikogo w świecie stosowany. W wyniku tego gumowania otrzymuje się nadzwyczaj lekką i nieprzepuszczającą gazu powłokę. Balon będzie zaopatrzony w dwie klapy, z których jedna będzie otwierana przy pomocy sprężonego powietrza, druga natomiast ręcznie. U dołu balon zaopatrzony będzie w jeden centralny i trzy pomocnicze apendyksy, które będą miały za zadanie wypuszczanie nadmiaru gazu na skutek rozszerzania się z chwilą osiągania przez balon coraz to większej wysokości. Na wysokości $^1/_4$ od dołu balonu będzie umieszczony pas paraboliczny, do którego na specjalnych linach podwieszona będzie gondola. Na wytrzymałość lin podwieszenia zwrócono specjalną uwagę, aby nie powtórzył się wypadek taki, jaki miał miejsce z lotnikami sowieckimi. Siatka do tak olbrzymiego balonu nie może być zastosowana z uwagi na olbrzymi ciężar, jaki balon musiałby dodatkowo wznieść do góry. Na wytrzymałość tkaniny oraz na dobór pewnych współczynników bezpieczeństwa zwrócono specjalną uwagę, ażeby nie zdarzyło się pęknięcie powłoki, jakie znowu miało miejsce w balonie amerykańskim.

Metalowa szczelnie zamknięta gondola będzie zaopatrzona w odpowiednią ilość włazów oraz iluminatorów; zaopatrzona będzie w urządzenie do automatycznego wyrzucania balastu, sterowanego z wewnątrz gondoli. Poza tym gondola wyposażona będzie we wszelkie przyrządy do nowoczesnego pilotowania balonu oraz w najniezbędniejsze przyrządy naukowe, jakie zainstalowane będą na zlecenie Rady Naukowej lotu. Jeżeli porównać pojemność dotychczasowych balonów stratosferycznych, jak Piccarda 14.300 m^3, pierwsze balony amerykańkie o pojemności 17.000 m^3, bolszewickie — 25.000 m^3, to jedynie ostatni balon amerykański, na którym startował Stevens, o pojemności około 100.000 m^3, — może częściowo dorównywać naszemu balonowi. Będzie jednak nasz balon około 20% większy. — Będzie to największy stratostat świata, jaki kiedykolwiek ludzkość wybudowała. Balon ma wysokość startową przeszło 120 m. Nie będzie on wypełniony całkowicie, lecz tylko w pewnej swej części, ponieważ na skutek zmniejszenia się gęstości otaczającego powietrza w miarę podnoszenia się w górne warstwy atmosfery, następuje rozszerzenie się gazu. Obliczony gaz, jaki będzie wpuszczony do balonu, rozszerzy się i wypełni całkowicie balon, czyniąc go na pewnej wysokości zupełnie kulistym. Wszystkie materiały, z których ma być wykonany balon, zostały dokładnie sprawdzone laboratoryjnie, pod względem przydatności do lotów wysokościowych i poddane specjalnym próbom w niskich i wysokich temperaturach przy różnych ciśnieniach. Nie jest do pomyślenia wzniesienie się na wysokość ponad 11 km bez wspomnianej już kabiny hermetycznej. Organizm ludzki przestałby funkcjonować już na wysokości 6 km, gdzie tlenu jest już tak mało, że bez użycia aparatu tlenowego, zasadniczo już na tej wysokości nastąpiłaby śmierć. Zatem, ażeby dać załodze możność zachowania się przy życiu i możność wykonania swojego zadania oraz uniknięcia ewentualnego nieszczęścia, konstrukcja musi przewidywać bezwzględną hermetyczność gondoli. Gondola będzie wykonana z bardzo lekkiego materiału i poddana ścisłym próbom na wytrzymałość i na ciśnienie powietrza. Włazy w gondoli będą dość szerokie, pozwalające załodze na łatwe dostanie się do wnętrza oraz do wydostania się na zewnątrz w razie nagłej potrzeby.

Inżynierowie opracowują obecnie projekt. Udział w pracach biorą: prof. Wolfke, prof. Witoszyński, prof. Huber, prof. Szczeniowski, oraz grupa pracowników Wytw. Bal. i Spad., a mianowicie: inż. Paczosa, inż. Karpiński, inż. Stożko oraz inni.

Kształt balonu pomyślany jest w ten sposób, że na właściwym balonie jest jak gdyby nasadzony drugi balon o pojemności takiej, że gaz wypełniający ten balon wystarczy w zupełności na podniesienie całego stratostatu wraz z gondolą, załogą oraz przyrządami naukowymi. Omawiany górny balonik będzie miał swój rękaw do napełniania, tak że gaz nie będzie przechodzić przez olbrzymią ilość fałd dużego właściwego balonu. Górny balon będzie miał wszyty specjalny pas dla przytrzymywania go w czasie napełniania. Po napełnieniu obsługa pozwoli unieść się balonowi do wysokości startowej, tj. do około 120 m, po czym liny zostaną wyciągnięte. Obsługa przytrzymywać obecnie będzie balon za liny podwieszenia umocowane do obręczy nośnej i gdy załoga da komendę: „balon puszczaj“ liny zostaną zluzowane balon majestatycznie wzniesie się do swej pierwszej podniebnej podróży. Załoga będzie musiała zrównoważyć balon na wysokości 4—5.000 m, ażeby doprowadzić do porządku wszystkie liny, które są nazewnątrz gondoli po czym dopiero zostaną zamknięte wszystkie włazy. Teraz zacznie swoją pracę naukową delegat Rady Naukowej.

Start balonu nastąpi najprawdopodobniej z Ojcowa. Otaczające skały pozwalają najzupełniej napełnić balon bez możliwości uszkodzenia go na skutek podmuchów wiatru. Wysokość startowa balonu jest niższa od otaczających skał i wynosi około 120 m. Na dnie kotliny ojcowskiej nie będzie wcale wiatru i olbrzymia powłoka balonu nie będzie narażona na rozdarcie. Zadaniem załogi będzie tak wystartować, aby stratostat wzniósł się z ziemi z taką szybkością, żeby nie zniosło go na bok oraz aby nie zaczepił o drzewa, znajdujące się na skraju kotliny.

Według danych z wielu lat meteorolodzy ustalili, że nawet w nocy w czasie zupełnej ciszy w niezasłoniętej miejscowości na wysokości około 100 m wiatr wieje prawie zawsze z szybkością 9—12 km na godzinę. Jest oczywistym, że napełnianie i szykowanie ogromnych balonów na otwartej powierzchni jest bardzo trudne.

Ponieważ przy opuszczaniu się gaz, wypełniający stratostat, kurczy się, zajmuje on na niewielkich wysokościach niedużą objętość, koncentrując się w górnej części powłoki. Przy tym stosunkowo niewielka powierzchnia górnej części powłoki zmuszona jest utrzy-

mać wagę pozostałej części powłoki i gondoli. Za tym górna część powłoki będzie mocniejsza od dolnej. Im wyżej balon wzniesie się, tym większa ilość gazu wyjdzie na zewnątrz apendyksem i stosunkowo mniejsza będzie pozostałość gazu w górnej części powłoki przy opadaniu.

Jasnym jest, że problem lotu stratosferycznego wymagał solidnych studiów.

Jeżeli chodzi o przyszłość lotów stratosferycznych, to opinia ekspertów różni się w sprawie granicy wysokości osiągalnej przez człowieka. Amerykańska opinia twierdzi, że wysokość 22.800 m stanowi granicę osiągalną i praktycznie niemożliwym jest, aby można było skonstruować większy balon, niż „Eksplorer II", którego pojemność wynosiła około 100.000 m^3; dowodzi ona, że zagadnienie rekordu wysokości jest nie tylko zagadnieniem wielkości balonu. Powierzchownie tak się wydaje, lecz teoretycznie jest inaczej. Objętość balonu rośnie w zależności od sześcianu $\varnothing$, a waga tylko od kwadratu, gdy powiększać wielkość balonu. Siła podnośna jest zależna zawsze od wagi. Balon unosi się, gdy waga jego jest mniejsza niż wypartego powietrza. Wziąwszy pod uwagę małą gęstość powietrza na dużych wysokościach balon musiałby mieć bardzo wielkie wymiary. Oprócz granicy wagi i objętości należy wziąć pod uwagę trzy czynniki: gondolę, aparaty naukowe i bezpieczeństwo załogi. Jedno z najważniejszych rzeczy jest jeszcze balast, bez którego nie ma bezpiecznego lądowania, a więc dochodzi tu jeszcze dodatkowy ciężar dla balonu. Jeżeli za bardzo się go pozbywać, to mając za szybkie opadanie nie będzie można odpowiednio manewrować i może nastąpić katastrofa. Klęska rosyjskiego balonu straatosferycznego była w tym wypadku przykładem. Odpowiednia ilość balastu i utrzymanie tego zapasu jest koniecznością, jaką należy przestrzegać przy lotach stratosferycznych.

Weteran stratonauta prof. Piccard określa jako górną granicę możliwą do osiągnięcia balonem ponad 30.000 m. W roku 1935 prof. Piccard bawił w Warszawie, celem poczynienia odpowiednich przygotowań w Wytw. Balonów i jak podaje p. Chas G. Philp autor dzieła „Stratosfera": „zwiedzał prof. Piccard różne zakłady wyrabiające wolne balony, które zdobyły już główne nagrody w międzynarodowej konkurencji. Wreszcie wszedł w pertraktacje z jednym z najsłynniejszych zakładów w Polsce z propozycją zbudowania mu specjalnego balonu stratosferycznego". W książce swojej p. G. Philp mówi dalej: „oczywiście prof. Piccard wybrał Polskę z 2-ch względów: pierwszy to ten, że w Polsce wyrabiają najlepsze tkaniny i balony, a drugi, że Pan Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej Prof. Mościcki jest słynnym uczonym i mocno zaciekawił się doświadczeniami prof. Piccarda" i na zakończenie autor książki „Stratosfera" mówi, że prof. Piccard następny swój lot stratosferyczny wykona z Zürichu lub z Warszawy, — najprawdopodobniej z tej ostatniej.

Pertraktacje dwuletnie z prof. Piccardem nie doprowadziły poza tym do żadnych konkretnych wyników. Inicjatywę zorganizowania lotu stratosferycznego wziął zatem w swoje ręce Zarząd Główny L. O. P. P. na czele z Panem Generałem Dyw. Inż. L. Berbeckim. Został wyłoniony Komitet Organizacyjny lotu z przewodniczącym p. gen. dyw. inż. Berbeckim na czele. Powołano do życia Radę Naukową Lotu z prof. dr. Wolfkem jako przewodniczącym. W skład Rady Naukowej weszli wybitni profesorowie jak prof. Witoszyński, prof. Huber, prof. Szczeniowski, dr Blaton, prof. Smoczewski.

Utworzona została też Rada Techniczna, której przewodniczącym jest prof. inż. Rudnicki.

Mjr. inż. Stanisław Mazurek



Komisja lotu stratosferycznego badała okolice Ojcowa, jako ewentualne miejsce przyszłego startu balonu

mała encyklopedia lotnicza

Wszelkie prawa zastrzeżone – Redakcja

LOTNICTWO WOJSKOWE (organizacja)

zasadniczo *jednostką bojową* l. w. jest uzbrojony samol. z załogą. Jednakże l. bojowe (myśliwskie, szturmowe, bombardujące) nie działa już prawie nigdy pojedyńczymi samolotami; jako minimum występują tam *klucze* (plutony), złożone przeważnie z 3 samol. Szczeblem następnym jest *eskadra*, złożona w różnych państwach z różnej ilości samolotów. Zasadniczy schemat organizacji eskadry — 3 klucze (plutony) po 3 samol. plus samol. dowódcy. W eskadrach ciężkich samol. bombardujących liczba ta może spadać do 6 i nawet 2 samol., w myśliwskich jest przeważnie większa — 15—18 samol. W Angl. i St. Zjedn. A. P. eskadry są większe niż w innych państwach — w czasie wojny do 24 samol. 2 do 6 eskadr tworzą *dywizjony*, 2 i więcej dywizjonów — *pułki*. Prawie wszędzie 2—3 pułki stanowią *brygadę* lotn. 2 lub więcej brygad we Fr. i Wł. tworzą *dywizję*. Dywizje lotn. bojowego (*armia pow.*) tworzą *korpusy* *) (Fr., Wł.). Prawie wszędzie jednostki bojowe zajmują się wyłącznie wyszkoleniem i przygotowaniem bojowym do wojny; funkcje techniczne i gospodarcze spełniają stałe *bazy*, zajmujące te lub inne lotniska. Wyszkoleniem zasadniczym i specjalizacją oraz udoskonaleniem personelu (np. przed objęciem wyższych stanowisk) w dowodzeniu zajmują się *centra szkolne*. Remont i konserwację sprzętu, znajdującego się poza jednostkami, wykonują specjalne *zakłady* (warsztaty i składy).

LOTNICTWO WOJSKOWE POLSKIE

personel dla l. w. p., które mogło powstać dopiero w drugiej połowie wojny światowej, tworzył się od początku istnienia samolotu; prawie wszyscy piloci, wymienieni w art. „*Lotnictwo sportowe polskie*", i wielu innych po odzyskaniu niepodległości znaleźli się w szeregach l. w. p. Od 1916 Legiony czynią bezskuteczne starania u władz austriackich celem stworzenia własnego l. Za aprobatą Komendanta Piłsudskiego udaje się jedynie wysłać ppr. (obecnie gen. br.) *J. de Beauraina* i 3 podoficerów: plutonowych Poznańskiego (zginął w lotn. polskim jako kpt. pil.) i Zawiszę oraz kapr. Grzybowskiego do szkoły lotn. austr., gdzie ppr. de Beaurain nawiązuje stosunki z oficerami Polakami: Pareńskim, W. Siemieńskim, Tomickim, Gawłem, Meńczakiem, Szczudłowskim, Kubalą, Pawłowskim i Rolandem. Ci, przyrzekłszy mu współpracę w organizowaniu l. w. p., gdy tylko stało się to możliwe — prawie wszyscy zameldowali się do tej pracy. Kryzys przysięgowy zmusił ppr. de Beauraina do wstą-



Por. de Beaurain w austr. eskadrze na włoskim froncie

pienia do austr. eskadry na froncie włosk. Dalej zjednał do swej akcji por.: W. Torunia, Bastyra, Steca, L. Sapiehę, Tiegera, Tebinkę i Mokrzyckiego. Po przejściu Legionów na teren okupacji niemieckiej (wiosna 1917) ponowiono starania o własne l. u władz niemieckich, jednakże znowu bezskutecznie. Z końcem 1917 zapoczątkowano szkolenie personelu polskiego (por. Meńczak, kpt. Gniady, sierż. Kędzior, pdch. Hoszowski, kpr. Zdunik i in.) przy 7. esk. austr. w rejonie działania II br. Legionów, przerwane przejściem brygady przez front pod Rarańczą.

Po akcie 5 XI 1916 z inicjatywy inż. Z. Deklera 11 XII 1916 Komitet Organizacyjny, w którego skład wchodzili Brygadier J. Piłsudski i 14 innych członków, złożył do Tymczasowej Rady Stanu statut i podanie o jego zatwierdzenie „Polskiego Towarzystwa Żeglugi Napowietrznej". Władze okupacyjne statutu Towarzystwa nie zatwierdziły, zezwalając jedynie na prowadzenie kursów lotniczych. Kursy te, rozpoczęte 26 II 1917, trwały do 15 V 1917.



Rada pedagogiczna Kursów Lotniczych

Do Kuratorium Pierwszych Kursów Lotniczych weszli: Brygadier J. Piłsudski — członek Tymcz. Rady Stanu, Zdzisław Lubomirski — prezydent m. st. Warszawy, pułkownik inż. Berbecki — szef sztabu Legionów Polskich, generał Szeptycki — komendant Legionów Polskich, pułkownik Sikorski — szef Departamentu Wojny N. K. N., Franciszek Radziwiłł — członek Tymcz. Rady Stanu, Piotr Drzewiecki — wiceprezydent m. st. Warszawy, dr Józef Brudziński — rektor Uniwersytetu Warszawskiego, inż. Stanisław Patschke — rektor Politechniki Warszawskiej, inż. Stanisław Śliwiński, inż. Czesław Witoszyński — dziekan wydziału budowy maszyn Politechniki Warszawskiej, inż. Henryk Czopowski — dziekan wydziału budowlanego Politechniki Warszawskiej, Wacław Niemojewski — marszałek koronny, inż. Michał Łempicki — członek Tymcz. Rady Stanu.



Świadectwo ukończenia Kursów Lotniczych

Na wschodzie, po rewolucji rosyjskiej, praca była o tyle ułatwiona, że istniały już w szeregach w. ros. znaczne kadry personelu lotnictwa wszelkich specjalności, jak również — możność zdobywania sprzętu na zdezorganizowanych oddziałach ros. 19 IX 1917 w I Kor-



pusie Polskim powstaje w Mińsku „*I Polski Oddział Awiacyjny*" pod dowództwem kpt. pil. Studzińskiego. Po przejściu do Bobrujska w początku III 1918 oddział rozwija się w większą jednostkę, nazwaną „*Awiacja I Polskiego Korpusu*" pod dowództwem ppłk. Abakanowicza i pod zmienioną nazwą „Awiacji I Polskiego Korpusu". Oficerami „Awiacji I Polskiego Korpusu" byli, w miarę ich kolejnego przybywania: kpt. Studziński, por. Godlewski, podkapitan Pęczalski, chor. Plater-Zyberk, por. Sokołowski, chor. Czerniak, por. Bogdanowicz, chor. Świątecki, chor. Norwid-Kudło, chor. Błażewski, urz. wojsk. Kempka, rtm. Skuratowicz, podkapitan Olechnowicz, chor. Tokarczyk, ppor. Kuźmiński, ppor. Kulikowski, ppłk. Abakanowicz, urz. wojsk. Hullej, chor. Kątkowski, ppr. Trompszczyński, chor. Rymkiewicz, chor. inż. Tłuchowski, chor. Ziembiński, ppor. Miśkiewicz, płk. Baszko, dr Janowicz, por. Boski, urz. wojsk. Wyrzykowski, ppor. Miłobędzki, chor. Lipczyński, ppor. Rymkiewicz, pchor. Choiński.

Rozbrojenie I Korpusu przez Niemców dotknęło w maju 1918 również l. Płk. w. ros., późniejszy szef lotn. łotewskie-



„Ilia Muromiec" płk. Boszko

go, Boszko na samol. „Ilia Muromiec" wywiózł rotm. Skuratowicza, ppr. Trompszczyńskiego i urz. wojsk. Wyrzykowskiego do Smoleńska (przymusowe lądowanie), skąd ci lotnicy przez Murmań udali się do Francji; inni poszli albo do niewoli, albo też na południe Rosji (Kubań). Materiał cały zniszczono. Na południu Rosji w końcu 1917, z inicjatywy Polaków ofic. lotn., powstał samorzutnie w Dunajowcach pod Kamieńcem Podolskim „*I Polski Oddział Awiacyjny Bojowy*". Większość szeregowych uzyskano z 19. eskadry, tworzonej w 1915 w Warszawie. Skład: dowódca rtm. pilot Grochowal-



Odznaka Kursów Lotniczych

*) Nazwy jednostek są różne, np. we Włoszech korpus nazywa się eskadrą.



Eskadra rtm. Grochowalskiego w Kuźminej Hrebli

ski, piloci — kpt. Makijonek, ppor. Ziemblewicz, chorążowie — Wolski, Krzyczkowski, Pawluć, obserwatorzy — kpt. Bielawski, por. Głowecki, Baranowski, Szembek, urzędnicy wojskowi — Zaleski, Milczewski, Sobota oraz około 50 szeregowych. Sprzęt składał się z 6 samol. jednomiejscowych typu „Nieuport 23", jednego „Nieuport 21" i dwumiejscowego „Farman 30". Oddział wszedł później w skład II Korpusu. Po bitwie pod Kaniowem (10—11 V 1918) Oddział rozformowano i personel internowano. Również w końcu 1917 powstał „*II Polski Oddział Awiacyjny*" ze spolonizowanej 14. ros. esk. lotn. w Jassach i esk. rotm. Niżewskiego w Suczawie. Dowództwo objął najpierw kpt. Szumski, następnie rtm. Niżewski, a po nim por. Narkiewicz. Skład oddziału stanowili: ppor. Garbiński, Narkowicz, Wąsiakowski, Filipowski oraz chor. Gajewski. Połączył się z II Korpusem, lecz — stojąc na uboczu — w bitwie kaniowskiej udziału nie brał; rozbroiła go



II Polski Oddział Awiacyjny w niewoli niemieckiej

kawaleria niem., otaczając podstępnie. 23 X 1917 z inicjatywy chor. pil. St. Jakubowskiego powstał „*Polski Oddział Awiacyjny*" w Odesie. Wkrótce zebrali się tam z Odesy i frontu rumuńskiego chorążowie: Jakubowski, Skarzyński, Karpiński, Korenowski, Bylczyński, plut.-pchor. Wiland, ppor. Mroczkowski oraz ppor. Kopyciński. 18 IV 1918 Austriacy Oddział rozformowali, konfiskując jego majątek — 9 samol. i 16 samochodów.

Znacznej części personelu z załóg rozbrojonych esk. udało się zbiec głównie na Kubań. 15 X 1918 powstaje w stanicy Paszkowskiej „*Polski Oddział Awiacyjny*" (dca por. Narkiewicz), 28 X przemianowany na „*1 Awiacyjny Oddział Wojsk Polskich*". Wstąpili do eskadry: kpt. Zacharewicz-Święcicki, porucznicy — Narkiewicz (dowódca), Boski, podporucznicy — Filipowicz, Herlen, Szomański, Kuźmiński, Kulikowski, Miłobędzki, Wąsikowski, Żardecki, chorąży Ostrowski oraz urz. wojsk. Dobrzański. Ujednostajnieniem wyszkolenia szeregowych zajął się legionista II Brygady, kapral Jan Kulza.

Wraz z przejściem 4. dywizji strzelców polskich do Odesy odpłynął 1 grudnia i I oddział awiacyjny, załadowany w Noworosyjsku na statek „Saratow". Zawinąwszy do portu, wystąpił od razu do walki z bolszewikami przy opanowaniu komory celnej. Zdobyta komora stała się miejscem zainstalowania oddziału, który zaraz przystąpił do uzupełnienia ludzi i sprzętu. 15 I 1919 przybył do esk. z Konstantynopola por. (obecnie gen. br.) L. Rayski. Z innych formacyj zgłosili się: majorowie Stachowski i Łupiński, kpt. Bielawski, por. Sokołowski, por. Filanowicz, ppor. Mroczkowski, por. Kopyciński, chor. — Kostecki, Wołłowicz, Błażewski, Sobański, ppor. Sułkowski, por. — Pedachowski, Zawadzki, K. Abakanowicz, Oświecimski, płk. lek. dr Żukowski, mjr. dr Zander, inżynierowie Rauba i Rumbowicz. Esk. brała czynny udział w walkach z bolszewikami, w kwietniu zaś 1919



Gen. Żeligowski w Stanisławowie po locie z por. Rayskim

wyruszyła przez Rumunię do Polski, gdzie została przemianowana na 10. esk. lotn.

Wreszcie po powstaniu samodzielnej Armii Polskiej we Francji (4 VI 1917) zaczęto myśleć o stworzeniu lotn. polskiego na froncie zachodnim. Na razie władze fr. zdecydowały, że Polacy, będący już w lotn. fr., pozostaną w swych oddziałach aż do rozwinięcia się Armii Polskiej we Fr. w odpowiednio wielką jednostkę. Jednakże od wiosny 1918 zaczęli napływać do Fr. lotnicy Polacy ze wschodu przez Murmań, Chiny, Amerykę itp.. Wysłano tedy VII 1918 szereg pilotów i kandydatów na pil. do teoretycznej szkoły lotn. w Dijon. Znaleźli się tam pil. — por. Abżołtowski, Kossowski,



Lotnicy polscy w Peau

ppr. — Rudlicki, Garliński i Baranowski oraz obserwatorzy i kandydaci na pil. ppr. — Ciecierski, Wojewódzki, Jurgenson, Łapin, Rago, Strwiąż-Smolnicki, Iwanowski-Krawiec i in. Tuż po zawieszeniu broni przeniesiono do A. P. we Fr. z eskadry fr. por. Sapiehę i Mancewicza oraz kilku podoficerów, jak (obecnie ppłk.) Pawlikowskiego, Turowskiego, Kołomiejczuka, Mickiewicza. Wstąpili też do A. P. we Fr. piloci polscy z w. niem. — ppr. (obecnie mjr. w st. sp.) Wroniecki, sierż. Wierzbiński i in. Tymczasem szkoliły się już nowe zastępy lotników we fr. szkołach lotn.



Sztandar ofiarowany przez m. st. Paryż

W marcu 1919 l. polskie we Fr. liczyło 88 pil. i uczniów-pil., 3 obs., 2 ofic. techn. i 110 mechaników i uczn. mech. Przed wyjazdem A. P. we Fr. do Polski (wiosna 1919) Fr. przekazała Polakom 7 eskadr lotn. z całkowitym wyposażeniem i person. fr. (myśl. — 162., bombard. — 66. i rozp. — 39. i 59. — Breguet 14 A2 oraz 580., 581. i 582. — Salmson), park lotn. armii (później 5. park) i nieco później — szkołę pilotów. Lotn. A. P. we Fr. odegrało znaczną rolę w wojnie polsko-bolszewickiej.

Zaznaczyć trzeba, że istniał zamiar sformowania lotn. polsk. na Syberii (5 dyw. strzelców polsk.) przy pomocy Fr., który jednak wobec wypadków wojennych na tamtym froncie nie doszedł do skutku.

W Polsce już 31 X 1918 kpt. Florer dca 7. esk. austr. w Krakowie przekazuje lotnisko w Rakowicach bryg. Roji i obejmuje tam dowództwo. 2 XI por. — Bastyr, de Beaurain i Toruń zajmują lotnisko w Lewandówce koło Lwowa, 5 XI por. Ryl zajął lotnisko w Lublinie, 12 XI zajęto lotnisko w Hureczku koło Przemyśla, 15 XI — w Warszawie i 6 I 1919 — w Ławicy



Przysięga lotników na Mokotowie



koło Poznania. W wykonaniu traktatu wersalskiego w styczniu 1920 zajęto szereg lotnisk pomorskich: 18 — w Toruniu, 23 — w Grudziądzu, 24 — w Bydgoszczy i 10 II w Pucku. 14 XI 1918 utworzono w dep. Technicznym M. S. Wojsk. Sekcję Żeglugi Napowietrznej z ppłk. H. Łossowskim na czele. 21 XI — stworzono dwie kadry lotn.: w Warszawie i Krakowie. 20 XII



D-two Lotn. Od lewej por. Gawel, por. Finik, ppłk. Łossowski, por. Tokarczyk, por. Tłuchowski

— Dowództwo Wojsk Lotniczych przy Sztabie Generalnym. Od 7 XI 1918 do końca roku powstaje 5 esk. lotn., 2 parki ruchome i 2 bataliony uzupełnień. 19 III 1919 utworzono Inspektorat Wojsk Lotniczych (w ramach M. S. Wojsk.), w kwietniu zaś Szefostwo Lotn. Nacz. Dowództwa. W Wielkopolsce w ciągu



Na lotnisku w Poznaniu

1919 sformowano I Wlkp. grupę lotn. z 4 eskadrami. 20 II 1920 Inspekt. W. Lotn. prze-

kształcono na Departament III Żeglugi Powietrznej M. S. Wojsk. Eskadry Lotn., których liczba osiąga 21, stale walczą nie tylko z nieprzyjacielem lecz i trudnościami personalnymi, a przede wszystkim materiałowymi.

Stan	25.VII 1920		1.IX 1920		w dn. rozejmu	
	etat.	fakt.	etat.	fakt.	etat.	fakt.
Eskadr	—	21	—	19	—	19
Samolotów czynnych .	210	31	190	75	190	67
Pers. lataj.	420	234	380	259	380	231
Stos. do ilości dyw. p.	—	1	—	0,9	—	0,9

Działania bojowe eskadr, połączonych zrazu w grupy, a od 13 IV 1920 — w dywizjony, polegają przede wszystkim na roz-



Foto lotn. mostu przez Niemen w Grodnie

poznaniu strategicznym i operacyjnym. Współdziałania z piechotą i artylerią, wobec szczupłości środków i ruchowego cha-



rakteru wojny nie ma prawie wcale. Dużą rolę odgrywają zadania łączności, b. ważne ze względu na rozległe fronty i zniszczone środki innych rodzajów komunikacji. W chwilach



Bojowe odznaczenie na samol. 12 eskadry lotniczej

krytycznych (obrona Lwowa przed Budiennym, obr. Warszawy w VIII 1920 itp.) oraz w pościgu za nieprzyjacielem doskonałe wyniki dają działania sztur-



Gen. St. Haller dekoruje lotników Virtuti Militari

mowe samol. W zasadzie nawet żaden lot bojowy nie odbywa się bez bombardowania i ostrzeliwania pola. W okresie wojny l. w. p. straciło 93 lotników i aeronautów bądź na froncie, bądź w katastrofach lotniczych, związanych z pracą wojskową. 396 pilotów lub obserwatorów



Gen. Śmigły Rydz u lotników w Lidzie

zostało odznaczonych orderami wojennymi i Polową Odznaką pilota i obserwatora.



Apel Poległych Lotników 10.XI 1932

Po zawieszeniu broni następuje częściowa demobilizacja, a raczej reorganizacja lotn. wojskow. przede wszystkim w postaci zmniejszenia ilości esk. do 13 (łączenie niektórych niekompletnych po 2 w 1). VIII 1921 stworzono z tych esk. 3 pułki lotn. (1 — w Warszawie, 2 — w Krakowie i 3 — w Poznaniu). VI 1924 sformowano 4 p. lotn. w Toruniu, 19 III 1925 — 11 —



Odznaka 1 pułku lotniczego



Odznaka 2 pułku lotniczego

w Lidzie (obecnie 5) i 23 V 1925 — 6 — we Lwowie. W 1930 pułki lotn. połączono w 3 grupy aeronautyczne (obecnie — 2 brygady lotn.).



Odznaka 3 pułku lotniczego

LOTNIK

W potocznej mowie — człowiek latający na statku powietrznym, a częstokroć w ogóle pracujący w lotnictwie. Właściwie jednak l. jest to członek załogi statku pow., posiadający odpowiedni dyplom *pilota, obserwatora, radiotelegrafisty pokładowego, mechanika pokładowego* itp.

„LOTNIK"



Pomnik ku czci poległych lotników, dłuta prof. Edwarda Wittiga w Warszawie na placu Unii Lubelskiej, odsłonięty 11 XI 1932. Wystawiony staraniem Komitetu Budowy Pomnika ku czci Poległych Lotników, powstałego 10 X 1922 z inicjatywy ówczesnego Szefa Dep. IV Żegl. Pow. M. S. Wojsk. gen. br. Gustawa Macewicza.

LOTNISKO

W myśl naszego prawa lotn. — powierzchnia ograniczona na lądzie lub na wodzie, przeznaczona i przystosowana do przylotu, postoju i odlotu statków pow.



L. mogą być: *stałe*, tj. tereny lub powierzchnie wód, przeznaczone stale i przystosowane celowo do przylotu, postoju i odlotu statków pow. oraz *tereny pomocnicze*, tj. tereny lądowe, nie przeznaczone stale lub nie przystosowane zasadniczo do przelotu, postoju i odlotu statków pow., jednakże posiadające rozmiary i naturalne właściwości, umożliwiające bezpieczny przylot, postój, i odlot lekkich samolotów, mających krótki wybieg przy starcie i krótkie lądowanie oraz średnią szybkość lądowania. Zależnie od położenia l. dzielą się na: *lądowe, wodne* (*stałe* — wodowiska i *ruchome* — wyspy pływające, statki i okręty - lotniska), *lądowo - wodne*. L. *lądowe* powinno się składać z:



pola wzlotów i *portu lotn.* Zależnie od wielkości i stanu pola wzlotów, l. dzielą się na *kategorie:* I — naturalne drogi startowe o długości minimum 1.000 m, a sztuczne — 900 m. II — odpowiednio — 700 i 600 m i III — wszystkie inne oraz IV — tereny pomocnicze. Zależnie od jakości i stanu urządzeń, znajdujących się na lotnisku, l. dzielą się na *klasy*. Zależnie od właściciela l. dzielą się na: *publiczne* (państwowe lub innych osób prawnych prawa publicznego) i *prywatne*. L. państwowe dzielą się na: *wojskowe, cywilne i wspólne* (wojskowo-cywilne).

Z innego punktu widzenia l. dzielą się na: *użytku publicznego*, które mogą być (również jednocześnie): l. *paszportowo-celnymi*, gdy się na nich odbywa odprawa paszportowa i celna, l.*sanitarnymi* (kontrola sanitarna statków pow.), l. *komunikacyjnymi* — na liniach regularnych lotów komunikacyjnych oraz *użytku prywatnego*, gdy służą do pewnych specjalnych celów — l. fabryczne, szkolne i in. lub (ściśle prywatne) gdy służą do użytku pewnej osoby lub grupy osób.

L. *lądowe wojsk.* dzielą się na *stałe*, które zwykle stanowią część *bazy lotn.* i *polowe* przeznaczone do tego celu na okres tych lub innych operacyj wojennych. L. polowe mogą być: *pod-*

stawowe, na których znajduje się w zasadzie dana jednostka lotn., centrala łączności i służba informacyjna jedn., *wysunięte,* z których pracują samol. w pewnym określonym czasie, nie posiadające stałej obsługi, *zapasowe,* przeznaczone do ew. zajęcia w razie odwrotu lub zburzenia l. stałego przez lotn. npla i inne *lądowiska,* mające chwilowe znaczenie niekoniecznie wynikające z pracy bojowej (do przelotów itp.). Skupienie 3 i więcej l. podstawowych tworzy *węzeł l. podstawowych.*



L. *wodne stałe* (wodowiska) składają się z ograniczonej spokojnej powierzchni wodnej i u-



rządzeń brzegowych, *ruchome,* jak *pływające wyspy* znajdują się obecnie właściwie w stadium wykonalnych zupełnie przy odpowiednim nakładzie pieniędzy projektów. Projekty podobne przewidują zakotwiczanie na morzu wszelkich płaszczyzn do lądowania samol. kołowych z basenem wodnym do wodowania wodno-samol. i odpowiednimi urządzeniami do zaopatrywania i reperacyj statków pow., mie-



szkalnymi itp. *Statki wyspy* posiadają obecnie (4) tylko Niemcy do zaopatrywania wodno-samolotów transatlantyckich.

Zaopatrzone są w katapulty do odlotu wodno-samol., tratwy i dźwigi do wodowania i wciągania wodno-samol. na pokład, zapasy paliwa, radio i meteostacje, pomieszczenia mieszkalne itp. L. *okręty-lotniskowce,* są to wojenne okręty z pokładem przystosowanym do lądowania samol. kołowych, hangarami, warsztatami, składnicami itp., uzbrojone w artylerię ogólnego użycia i przede wszystkim przeciwlot-



niczą. Obecnie lotniskowce posiadają: Anglia 7 i 5 w budowie, Fr. — 1, Stany Zjedn. A. P. 6 i kilka w budowie, Japonia 4 i kilka w budowie. Budują również Niemcy i prawdopodobnie Z. S. R. R.

Oprócz tego istnieją *transportowce lotnicze,* przeznaczone do przewożenia, zaopatrywania i dawania pomocy wodno-samol. Są to okręty wojenne uzbrojone, bez pokładów do lądowania. Istnieją w wymien. wyżej państwach oraz 1 we Włoszech, Australii i Hiszpanii.

Do l. ruchomych zaliczyć moż-



na *sterowce* zaopatrzone w urządzenia pozwalające na start i zahaczanie się samol. oraz przechowywanie ich bądź w stanie zawieszonym pod sterowcem, bądź wewnątrz balonu.

LOURENZO BARTHELEMY

Portugalczyk, który w 1734 przedłożył królowi portugalskiemu projekt statku pow. lżejszego od pow. i był przez króla subsydiowany.

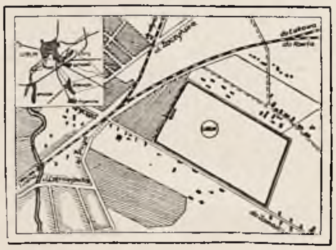
LOW ENGINEERING CO

angielska wytwórnia silników; 20, Copthall Avenue, London E. C. Z.

LUBELSKA WYTWÓRNIA SAMOLOTÓW

dawniej — Wytwórnia Samolotów „E. Plage i T. Laśkiewicz" w Lublinie. Najstarszy polski zakład przemysłu lotniczego, istniejący od 1920, produkował z licencji samol. włoskie (Ansaldo) i francuskie (Potez), od 1927 — włoskie typy, np. R VIII, R IX, R X, R XIII.

LUBLIN



lotnisko fabryczne zamknięte dla ruchu publicznego na płdn. zach. od Lublina. Szer. geogr. 51° 14' 12", długość geogr. 22° 35' 15", wysokość n. p. m. 182 m, wymiary N-S 440 m, E-W 680 m.

LUBLINEK

lotnisko pod Łodzią (ob. *Łódź*).

LUCHTVAART

holenderskie czasopismo lotn., wychodzące w Wellevredan na Jawie (Indie Holenderskie).

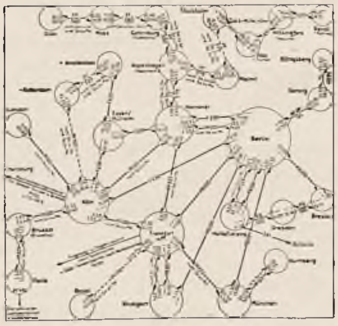
LUFTFARTSELSKAB (Det Danske)

duńskie tow. komunikacji pow., eksploatujące ok. 1.500 km linij europejskich do Szwecji, Niemiec i Holandii.

LUFTARTZEUG GES.

niemiecka wytwórnia balonów, Kleltstrasse, Berlin W. 62.

LUFTHANSA



Deutsche Luft Hansa — niemieckie tow. komunikacji pow. W 1935 miało 129 pilotów i 137 samol., eksploatując sieć o długości 33.564 km (63 linie pow.) w lecie i 18.047 km w zimie. Poza liniami europejskimi eksploatuje linię płdn. atlantycką i ostatnio dokonuje prób nad Atlantykiem płn. Do lotów transatlantyckich posiada 4 statki-wyspy. Po rozwiązaniu niem. tow. *„Deruluft"* eksploatuje linie rosyjskie. W Chinach figuruje jako tow. *„Eurasia"*.

LUFTREISE (Die)

popularny niem. miesięcznik lotniczy. Neue Kantstrasse 13 Berlin-Charlottenburg 5.

LUFTSEILAS

norweskie czasopismo lotn.; Myntgaten, 2, Oslo.

LUFTWACHT DEUTSCHE

niem. miesięcznik lotniczy, organ ministerstwa lotnictwa składający się z 3 samodzielnych pism: *Luftwelt,* omawiającego sprawy sportu lotn., *Luftwissen*-techniki lotn. i *Luftwehr*-lotn. wojskowe i o. pl.; Kochstrasse 68-71, Berlin, S. W. 68.

„LUFTWEHR"

ob. *Luftwacht.*

„LUFTWELT"

ob. *Luftwacht.*

„LUFTWISSEN"

ob. *Luftwacht.*

LUIS FARREL

meksykańska linia powietrzna o znaczeniu lokalnym: Tijnana-Ensenada — San Diego (82 km).

LUNARDI DI LUCCA VINCENZO



jeden z pierwszych aeronautów włoskich.

L. V. G.

Luft Verkehrs Gesellschaft, niemiecka fabryka samol. w Johannisthalu, która budowała znane w czasie wojny światowej samol. rozpoznawcze (L. V. G. — C II z silnikiem Mercedes 200 MK). W czasie wojny polsko-bolszewickiej używany był w lotnictwie polskim L. V. G. — C. V i C. VI.

LWOWSKIE CZASOPISMO LOTNICZE

organ Laboratorium aerodynamicznego Politechniki Lwowskiej i Instytutu techniki szybownictwa; wychodzi jako dodatek do „Czasopisma Technicznego".

L W Ó W



lotnisko kat. A — cywilno-wojskowe, otwarte dla ruchu publicznego. Miejscowość Skniłów pod Lwowem, Szer. geogr. 49⁰ 49' 15", długość geogr. 23⁰ 56' 40", wysokość n. p. m. 327 m, wymiary — średnica — 1.200 m.

L Y M P N E

lotnisko cywilne w Anglii nad kanałem La Manche.

„Ł-2"



samolot Państwowych Zakładów Lotniczych, przeznaczony do zadań łączności (towarzyszący) i, jako cywilny — dalekiego turyzmu. Silnik Wright Whirlwind J. 5225 MK. Jednopłat-parasol, rozpiętość 13,4 m, długość — 7,92 m, powierzchnia nośna 25,8 m², ciężar całkowity 1.282 kg, szybkość maksymalna — 183 km na godz, lądowania — 60 km na godz. Na samol. tym w 1931 (1 II—5 V) wykonali lot propagandowy z dużym powodzeniem dokoła Afryki — mjr pil. Skarżyński i kpt. obs. inż. Markiewicz.

Ł A W I C A

lotnisko pod Poznaniem (ob. — *Poznań*).

Ł Ą C Z N I C A

kratowe połączenie zespołu *skrzydeł z usterzeniem* w samol. (szybowcach) bezkadłubowych.

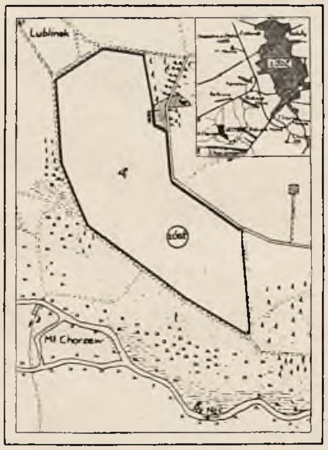
Ł Ą C Z N O Ś Ć

ł. w lotnictwie istnieje kilka rodzajów, 1) *na ziemi* — celem otrzymywania i przekazywania rozkazów oraz informacyj, zdobytych rozpoznaniem i in., danych meteorologicznych itp., 2)



ziemi z powietrzem (statkami pow.) — celem przekazywania danych meteorologicznych, rozkazów, kierowania samol., meldunków z samol. itp., 3) *statków pow.* ze sobą (rozkazy, meldunki itp.). Środki łączności radiowej — mają zastosowanie we wszystkich rodzajach ł., optyczne w 1 i 2, drutowe w 1 i przy użyciu balonów obs. — w 2.

Ł Ó D Ź



lotnisko kat. B — cywilne, otwarte dla ruchu publicznego. Miejscowość Lublinek pod Łodzią. Szer. geogr. 51⁰ 43' 20", długość geogr. 19⁰ 23' 50", wysokość n. p. m. 178 m, wymiary N-S 920 m, NW-SE 1.300 m.

Ł Ó D Ź

kadłub łodzi latającej, wykonany w kształcie łodzi, nadający wodnosamol. pływalność i umożliwiający start z wody i wodowanie. Ma (od przodu) — dziób, śródłodzie i rufę.

Ł Ó D Ź L A T A J Ą C A

wodnosamol. o kadłubie w kształcie łodzi (nie pływakowy). Konstrukcji tej używa się głównie



do budowy ciężkich wodnosamol., przeznaczonych do długiego działania nad pełnym morzem.

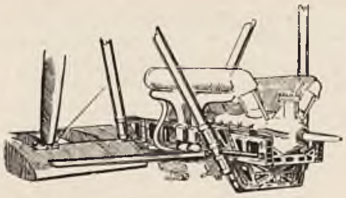
ŁOSSOWSKI HIPOLIT GEN. BR.



pil. sterowcowy jeden z twórców powstającego w niepodległej Polsce lotnictwa; ur. 20 XII 1880 w Nowogrodzie Siewierskim (Ukraina), um. 10 II 1925 w Warszawie. Od 1900 zawodowym oficerem wojska ros., od 1907 — w wojskach balon. W czasie rewolucji — kierownikiem wydz. lotniczego Naczpola, następnie — w I Korpusie Polskim. Od 3 XI 1918, jako mjr. i ppłk. kolejno: szefem Sekcji Żeglugi Napowietrznej M. S. Wojsk., Dowódcą Wojsk Lotniczych przy Sztabie Generalnym, Inspektorem Wojsk Lotniczych i dowódcą Brygady Lotniczej. Od VIII 1921 do zgonu — kierownikiem Centralnych Zakładów Lotniczych. Za zasługi położone na polu organizacji lotnictwa mianowany po śmierci gen. brygady. Odznaczony orderem Polonia Restituta 4 kl.

Ł O Ż E S I L N I K A

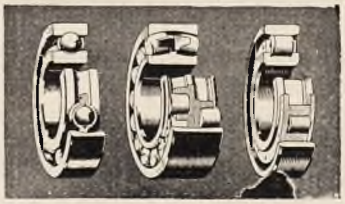
część kadłuba do którego umocowuje się silnik. Może być odejmowane, tj. dające się oddzielić od płatowca bez zdejmowania silnika, lub odchylane, zawieszone na przegubach bocznych, które można odchylić na



bok. Przy umocowaniu silników w skrzydłach istnieją *ł. s. skrzydłowe: skryte,* tj. częściowo lub całkowicie kryjące silnik w profilu skrzydła, albo *wzniesione,* gdy silnik znajduje się ponad skrzydłem.

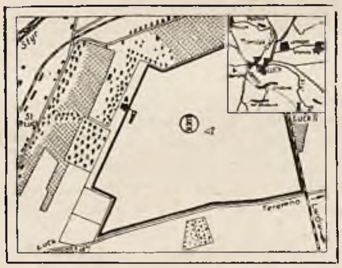
Ł O Ż Y S K O

część silnika lub płatowca, przeznaczona do podtrzymywania obracających się osi z minimalnym tarciem, zależnie od konstrukcji może być: kulkowe,



rolkowe lub ze specjalnych miękkich stopów.

Ł U C K



lotnisko kat. B — cywilne, otwarte dla ruchu publicznego. Szer. geogr. 50⁰ 45' 30", długość geogr. 25⁰ 21' 30", wysokość n. p. m. 197 m, wymiary W-S 700 m, E-W 800 m.

Ł U C Z Y C E

szybowisko L. O. P. P. koło Przemyśla. Szkolenie do kat. A i B.

Ł Y S A G Ó R A

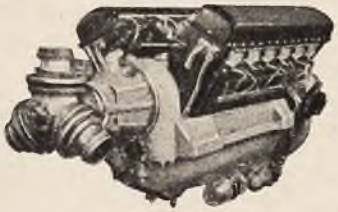
szybowisko L. O. P. P. koło Gostynia. Szkolenie do kat. A i B.

L O K S O D R O M A

droga o stałym kursie, tj. taka, która tworzy z południkiem równe kąty. Na odległościach mniejszych od 600 mil jest praktycznie ta sama co i *Ortodroma,* na większych — dłuższa.

M.

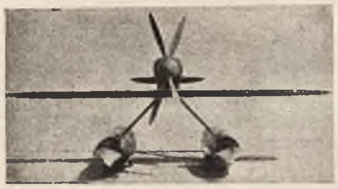
nazwa (od „motor“) sowieckich silników lotniczych (z dodaniem kolejnego numeru typu) np.



M-34.

MACCHI GIULIO

konstruktor włoski, założyciel wytwórni samolotów *Aeronautica Macchi* w Varese, która buduje głównie wodnosamoloty. Stąd pochodzą samol. wyścigowe, jak np. nagrodzony pucharem Schneidera w 1926; 30 V 1928 mjr. Mario de Bernardi ustanawia na wodnosamolocie Macchi M. C. 52 z silnikiem Fiat A. S. - 3 1.000 MK, światowy rekord szybkości — 512,776 km na godz.; 23 X 1934 sierż. Agello ustanawia nowy rekord



na Macchi M. C. 72 z silnikiem Fiat A. S. 6 2.500 MK — 709,209 km na godz.

MACEWICZ GUSTAW, GEN. BR. PIL.



jeden z pionierów lotnictwa i z twórców lotnictwa polskiego, pierwszy szef departamentu Żeglugi Powietrznej M. S. Wojsk. Ur. 5 IX 1879 w maj. Prussy ziemi kijowskiej, um. 31 I 1933 w Warszawie. Służył jako oficer zawodowy w wojsku ros. (od 1900). W 1912 po ukończeniu szkoły pilotażu w Sewastopolu przechodzi do lotnictwa. Od XII 1918 w formacjach wielkopolskich jako płk. I 1919 mianowany inspektorem lotnictwa, VI zaś awansuje na gen. ppor. W czasie wojny z bolszewikami został wyznaczony inspektorem wojsk lotniczych, po reorganizascji zaś inspektoratu szefem departamentu Żegl. Pow. M. S. Wojsk. 20 I 1923 urlopowany, 30 IX 1925 zwolniony w stan spoczynku. Odznaczony za zasługi na polu organizacji lotnictwa orderem Polonia Restituta 3 kl., fr. Legią Honorową 4 kl. i in.

MACKI

przyrząd na samol. w postaci drążka opuszczonego pod kadłub; połączony z drążkiem sterowym, przy dotknięciu ziemi podczas lądowania wyrównuje automatycznie samolot, chroniąc we mgle i ciemnościach przed rozbiciem.

MACON



sterowiec marynarki St. Zjedn. A. P. (nazwa od miejscowości „Fort M.“ na wybrzeżu Atlantyku w Karolinie Płn., znanego z wojny secesyjnej). Sztywny, typu Zeppelina, pojemność 185.714 m³, długość 239,26 m, 5—6 samolotów wewnątrz powłoki. Rozpoczął pracę w IV 1933, 13 II 1935 zatonął przy brzegach Kalifornii. Z 83 ludzi załogi uratowało się 81.

MADDALENA UMBERTO



jeden z najbardziej czczonych we Włoszech lotników, który wraz z por. Cecconi 30 V 1930 w Montecelio na samol. Savoia-Marchetti „S-64 bis“ ustalił 2 światowe rekordy. Odległości — 8.188,8 km i długotrwałości — 67 godz. 13 min. Wykonawca kilku wielkich raidów pow. Zginął w katastrofie lotn. 19 III 1931.

MADON GEORGES

por. lotn. fr., as z czasów wojny światowej — 41 zwycięstw.



MADSEN

karabin maszynowy konstrukcji duńskiego gen. Madsena (1890), fabrykacji *Dansk Rekylriffel Syndikat* w Kopenhadze. Zarówno ręczny jak i ciężki k. m. M. używane były w czasie wojny w lotnictwie. Obecnie są na uzbrojeniu niektórych samol. *Fokkera.*

MAGÓRNA

Szybowisko L. O. P. P. pod Białą koło Bielska. Szkolenie do kat. A i B.

MAILLET

nazwisko konstruktora i samolotów turystycznych, budowanych przez *Société Francaise de Constructions Aéronautique (S. F. C. A.)* w Paryżu.

MAJSTER WOJSKOWY

odpowiednik st. podoficera; w lotnictwie — w personelu obsługi samol.

MAGNETO

właściwa nazwa *iskrownik* (ob.).

MAGNETYZM ZIEMSKI

zjawisko fizyczne, gdy igła magnesowa ustawia się w kierunku ziemskiego pola magnetycznego w płaszczyźnie tzw. południka magnetycznego. Kąt między południkiem magnetycznym a południkiem geograficznym nazywa się *deklinacją,* dodatnią na wschód od południka geograficznego i ujemną — na zachód. Nachylenie płaszczyzny igły w stosunku do poziomu nazywa się *inklinacją.* Elementy te nie są stałe.

Na podstawie obserwacyj układa się mapy magnetyczne, potrzebne m. in. dla żeglugi powietrznej.

MAKHONINE

Kos. (Machoni), inż., pracujący we Fr. M. in. skonstruował samolot o zmiennej powierzchni skrzydeł.



„MAKSIM GORKIJ“

sowiecki samolot lądowy, jeden z największych w świecie, systemu inż. A. N. Tupolewa (ANT-20), zbudowany (III 1933 — VII 1934) ku uczczeniu 40 rocznicy pracy literackiej M. Gorkiego. Rozpiętość — 63 m, długość — 32,5 m, wysokość — 10,5 m, ciężar całkowity — 42.000 kg, 8 silników o og. mocy 7.000 MK, (8 M-34 po 850 MK każdy), szybkość maks. — 260 km na godz., podróżna — 220 km na godz., zasięg — 1.000 km. Załoga — 23 ludzi, pasażerów — 43. 18 V 1935 wskutek zderzenia się w pow. z innym samol. uległ całkowitemu rozbiciu się, przy czym zginęło 36 pasażerów i 11 ludzi załogi.

MANETKA

gwarowa nazwa dźwigni — od fr. „manette“; używa się przeważnie w sensie dźwigni do gazu.

MANEWR SAMOLOTU

w ogniu artylerii pl. — nieregularna zmiana wysokości, szybkości i kierunku lotu, celem utrudnienia art. pl. wykonywania pomiarów i zmniejszenia skuteczności jej ognia.

MANIFESTACJA SPORTOWA

ob. *Zawody sportowe.*

MANNOCK KPT.

as lotnictwa ang., 73 zwycięstwa. Zginął w czasie wojny światowej.

MAPA LOTNICZA

rodzaj mapy specjalnej (w różnych podziałkach zależnie od przeznaczenia), z której usunięto szczegóły niewidoczne ze statku pow. uwypuklono natomiast wszelkie lotn. punkty i linie orientacyjne. Dla lotów nocnych może być sporządzona z zaznaczeniem przede wszystkim linij i punktów bardziej widocznych w ciemności (wody, szosy, punkty świetlne itp.). W wielkiej żegludze pow. odgrywa dużą rolę mapa międzynarodowa w skali 1 : 1.000.000, której na Polskę przypada 7 arkuszy; 4 z nich wykonał już Wojskowy Instytut Geograficzny w latach 1925—31.

W niedzielę dnia 26 września 1937 r. Zarząd Główny LOPP przekazuje Najwyższym Władzom Państwowym **130** samolotów ufundowanych w ostatnim roku przez społeczeństwo zorganizowane w LOPP.

Samoloty te powstały z drobnych ofiar obywateli.

Będą się szkolić na nich nowe zastępy przyszłych obrońców Ojczyzny.

Praca nie jest jednak ukończona. Zbiórka trwa nadal. W przyszłym roku musimy wystawić conajmniej drugie tyle samolotów oraz zakupić silniki dla wymiany.

W zbiórce tegorocznej brały udział dziesiątki tysięcy. W przyszłym roku staną do apelu miliony.

Międzynarodowe Targi Wschodnie we Lwowie

organizowane przez

Izbę Przemysłowo-handlową

corocznie z początkiem września.

Powierzchnia terenów wystawowych 220.000 m².
Powierzchnia pawilonów 20.000 m².

Liczba wystawców 1.200.
Liczba zwiedzających przeszło 220.000.

ZAKŁADY PRZEMYSŁOWE UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ M. LWOWA

Lwów posiada szereg zakładów przemysłowych użyteczności publicznej, które odgrywają ważną rolę w życiu gospodarczym miasta i rozwijają się coraz potężniej.

I tak: MIEJSKIE ZAKŁADY ELEKTRYCZNE, zbudowane w roku 1894 jako spółka wiedeńska, przeszły w r. 1896 na własność miasta i od tej chwili stale się rozbudowują. Dziś potężne to przedsiębiorstwo dostarcza dla celów przemysłowych i oświetlenia miasta 34.000.000 kw. godzin. Z inicjatywy i przy pomocy M. Z. E. powstaje Zakład Elektryczny okręgu lwowskiego, którego zakres działalności rozszerza się na znaczną część wschodniej Małopolski.

M. Z. E. zbudowały w roku bieżącym monumentalny gmach administracyjny na ul. Pełczyńskiej. M. Z. E. posiadają na ul. Akademickiej l. 24, telef. 281-88 biuro porad i sklep, gdzie nabywać można kuchnie, kuchenki elektryczne, warniki, piecyki, żelazka i światowej sławy radioodbiorniki.

MIEJSKA KOLEJ ELEKTRYCZNA, pozostająca pod osobnym zarządem, również stale się rozwija. Tabor M. K. E. posiada 114 wozów silnikowych, 97 przyczepnych i 5 gospodarczych. Gdy dawniej silniki przy wozach posiadały 96 KW, to dziś najnowsze wozy posiadają siłę 96 KW. Przeciętny przewóz osób w roku wynosi 34.000.000. Przy ruchu normalnym używa się 88 wozów silnikowych i 40 przyczepnych w czasie zaś większych imprez cały tabor jest w ruchu.

MIEJSKIE ZAKŁADY WODOCIĄGOWE, zbudowane zostały w r. 1901. Obecnie cały Zakład jest zelektryfikowany. Zakłady Wodociągowe dostarczają miastu 34.500 m³ wody na dobę. Jest to najlepsza w Polsce woda źródlana.

MIEJSKI ZAKŁAD GAZOWY, powstał jako spółka niemiecka w r. 1857. W r. 1897 miasto nabyło ten Zakład na własność. Dziś Zakład Gazowy zaspokaja zapotrzebownie przeszło 14.000.000 m³ gazu rocznie na cele przemysłowe.

SKLEP ZAKŁADU GAZOWEGO na ul. Chorążczyzny L. 6, telefon nr 211-61, posiada na składzie wszelkie wypróbowane aparaty do użytkowania gazu jak: kuchenki, kuchnie, piekarnie przemysłowe, piekarniki, prodige, piece kąpielowe, żelazka do prasowania, palniki itd., zaś na sezon zimowy piece opałowe. W sklepie M. Z. G. można otrzymać wszelkie informacje tyczące urządzeń instalacyj i warunków dostawy gazu. Od kwietnia b. r. cena gazu została obniżona o 10%, zaś dla przemysłu i kompletnie zgazyfikowanych urządzeń specjalnie niskie taryfy umożliwiają w wysokim stopniu powszechne korzystanie z opału gazowego.

RZEŹNIA MIEJSKA, zbudowana w r. 1901 według najnowszych wymogów techniki znajduje się również w najwyższym stopniu rozwoju. O ruchu w Rzeźni świadczą następujące cyfry: w r. 1936 ubito w rzeźni 28.359 sztuk bydła rogatego, 52.490 cieląt, 81.369 nierogacizny, 1.050 koni i 176 owiec.

Miasto posiada nadto własną Betoniarnię, Zakład Pogrzebowy, Zakład Czyszczenia Miasta oraz jest współwłaścicielem Miejskiej Mleczarni Związkowej.

POZNAŃSKO-WARSZAWSKIE **TOWARZYSTWO UBEZPIECZEŃ** SPÓŁKA AKCYJNA W POZNANIU

Załatwia ubezpieczenia od:

1. OGNIA. 2. KRADZIEŻY Z WŁAMANIEM. 3. SZKÓD WODOCIĄGOWYCH. 4. NASTĘPSTW NIESZCZĘŚLIWYCH WYPADKÓW. 5. ODPOWIEDZIALNOŚCI CYWILNO-PRAWNEJ. 6. SZKÓD PRZEWOZOWYCH (TRANSPORTÓW). 7. USZKODZEŃ SAMOCHODÓW I SAMOLOTÓW.

TOWARZYSTWO wchodzi z zachowaniem całkowitej samodzielności w skład Koncernu Zakładów Ubezpieczeń:

„VESTA" BANK WZAJEMNYCH UBEZPIECZEŃ — „VESTA" T-WO WZAJ. UBEZP. OD OGNIA I GRADOBICIA — POZNAŃSKO-WARSZAWSKIE T-WO UBEZPIECZEŃ S. A.

KAPITAŁY i rezerwy Koncernu wynoszą Zł. 24.601.535,85. AKTYWA Koncernu na 1.I 1937 wynoszą Zł. 31.310.240,21

Solidna likwidacja szkód i szybka wypłata odszkodowań. Centrala T-wa POZNAŃ – ul. św. Marcina Nr 61.

ODDZIAŁY TOWARZYSTWA: WARSZAWA, ul. Czackiego Nr 2 (dom własny). Telefony: 502-82, 241-40 i 250-82.
Poznań, Kantaka 2-5 (domy własne). Grudziądz, 3-go Maja 10/11 (dom własny), Katowice, 3-go Maja 13 (dom własny), Kraków, Floriańska 51, Lwów, Akademicka 4. Łódź, Piotrkowska 85, Wilno, Mickiewicza 7.

GENERALNA REPREZENTACJA W GDYNI, UL. KWIATKOWSKIEGO Nr 9.

Reprezentacja i Ajentury we wszystkich miastach Rzeczypospolitej Polskiej.

ZJEDNOCZONE ZAKŁADY WŁÓKIENNICZE

K. SCHEIBLERA i L. GROHMANA Sp. Akc.

W ŁODZI

Cea mai mare fabrică de textile din Polonia. Dă de lucru la 8.000 lucrători.
Producţiunea anuală circa 50 milioane metri pânză, cuprinde toate domeniile textilăriei de bumbac.
Reprezentanţele şi propriile filiale de vânzare în 25 localităţi din ţară.

Największe w Polsce zakłady włókiennicze. Zatrudniają 8.000 robotników.
Produkcja roczna ok. 50 milionów metrów tkanin, obejmuje wszystkie dziedziny włókiennictwa bawełnianego
Przedstawicielstwa i własne oddziały sprzedaży w 25 miejscowościach kraju.

Zakłady Amunicyjne

POCISK

SPÓŁKA AKCYJNA

WARSZAWA, UL. MIŃSKA 25

Adres telegraficzny: »WARSZAWA – POCISK«

Adres telefoniczny: WARSZAWA – WŁASNA CENTRALA

«PRZEDSTAWICIEL GENERALNY NA EKSPORT

«S E P E W E» EKSPORT PRZEMYSŁU OBRONNEGO»

Sp. z o. o.

WARSZAWA, UL. WILCZA 65

BEZPIECZNE OŚWIETLENIE
FABRYK, BIUR, MIESZKAŃ, SCHRONÓW i t. p.
PODCZAS POGOTOWIA
OPL
ZAPEWNIAJĄ OPRAWY
A. MARCINIAK S. A.
WARSZAWA
FABRYKA — UL. WRONIA 23, TEL. 592-02, SKLEP FABRYCZNY — UL. BRACKA 4, TEL. 960-55

SPÓŁKA AKCYJNA TRWAŁE DROGI
Warszawa, Mokotowska 60, tel. 9-43-43 i 9-43-47
Budowa dróg, ulic i roboty budowlane.
Nawierzchnie bitumiczne.
WARRENITE-BITULITHIC i PENOLITHIC

WARSZTATY MECHANICZNE I ODLEWNIA METALI
»LABOR«
WARSZAWA, UL. ŻELAZNA Nr. 58a, TELEFON 525-96

„SPAWOTECHNIKA"
Warszawa, Królewska 47
PROJEKTUJE I DOSTARCZA:
wszelkiego rodzaju urządzenia spawalnicze
Kompletne tlenownie, acetylenownie etc.
Agregaty elektryczne i systemu Arcatom
Wszelkie materiały do spawania
Sprężarki i rozpylacze do natryskowego malowania

KAWENCZYŃSKIE ZAKŁADY CERAMICZNE
„KAZIMIERZA GRANZOWA"
Egz. od 1866 r. SPÓŁKA AKCYJNA Egz. od 1866 r.
Zarząd w Warszawie: ul. Czerniakowska 171/3
POLECAJĄ: wyroby cegielniane, wyroby kamionkowe i klinkier, wyroby ogniotrwałe.

SKŁAD ROWERÓW I CZĘŚCI ROWEROWYCH „BREM-TON"
WARSZAWA, MARSZAŁKOWSKA 137
TEL. 2-99-25. P. K. O. 5538
POLECA ROWERY I CZĘŚCI
NA BARDZO DOGODNYCH WARUNKACH

WYTWÓRNIA SZYLDÓW EMALIOWANYCH Inż. H. MACZUSKI
LWÓW, DROGA WULECKA Nr 3
Godła państwowe: tablice przepisowe dla urzędów, wojska, L. O. P. P. uliczne, rejestr., dla domów
Pierwszorzędne wykonanie we wszystkich kolorach

WARSZAWSKA FABRYKA DRUTU I GWOŹDZI
„DRUT"
J. B. ROZENFELD
WARSZAWA, UL. PRZYOKOPOWA Nr. 24, TEL. 619-32 i 612-67
Skrzynka pocztowa 111
Produkuje: druty jasne (blankowo), żarzone miedziowane, ocynkowane, kolczaste, wszelkich wymiarów druty telefoniczne, odpowiadające normom gwoździe wszelkich wymiarów i fasonów, w skrzynkach i paczkach • DZIAŁ EKSPORTOWY

POLSKI PRZEMYSŁ CERAMICZNY
T. DOMAŃSKI
WARSZAWA–KOŁO, UL. NARCYZY ŻMICHOWSKIEJ, TEL. 504-99
Warsztaty ceramiczne, wyrób doniczek i galanterii artystycznej z terrakoty, poleca na sezon jesienny znane ze swej dobroci doniczki ogrodowe po cenach przystępnych

DOM HANDLOWY
B. NEUFELD
WARSZAWA, LESZNO 54
TELEFONY: Centrala 11-87-57, 11-83-26, 11-44-23
PRZETWORY CHEMICZNE — GARBNIKI
BARWNIKI ANILINOWE — FARBY — LAKIERY
SUROWCE DLA PRZEMYSŁU

PRZEDSIĘBIORSTWO ROBÓT ZIEMNYCH BRUKARSKICH, WYROBÓW BETONOWYCH, PRZEPROWADZANIE KABLI ELEKTRYCZNYCH I TELEFONICZNYCH
Własne Kamieniołomy Granitu w Klesowie, powiat Sarneński
STANISŁAW ZIEMBIŃSKI Warszawa, ul. Boduena 1 Tel. Nr. 3.35-58
Wykonuje:
Roboty brukarskie dla Zarządu Miejskiego m. st. Warszawy — Wodociągów i Kanalizacji.
Roboty kablowe: układanie kabli dla: „Kabel Polski" S. A., Bydgoszcz: Fabryka Kabli S. A., Kraków; Warszawska Wytwórnia Kabli S. A., Warszawa—Okęcie; Polskie Fabryki Kabli i Walcownie Miedzi S. A., Ożarów — Warszawski.

WYROBY WŁÓKIENNICZE
fabryk ŻYRARDOWSKICH i ŁÓDZKICH
poleca po cenach najniższych
MICHAŁ KIRSZ
Warszawa, Leszno Nr 36, telefon 11-51-15
Płótno lniane, bawełniane, pościelowe, filtracyjne i brezentowe oraz bielizna stołowa

A. Koniewicz i Syn Lwów, Batorego 12 i 14
Kompletne urządzenia biurowe. Meble gięte

FABRYKA KONSERW ZYGMUNTA RUCKERA S. A.
we Lwowie, ul. Żółkiewska 223/25. Tel. 200-97
Poleca w najlepszym gatunku konserwy w puszkach: Jarzyny, kompoty, jamy, marmelady, ogórki, bigos, pasztet, gulasze, flaczki, Hache'e, wędzonka, szynki, kury

WYTWÓRNIA SKÓRZANO-GALANTERYJNA
A. PAŁKA
LWÓW, KOCHANOWSKIEGO 54 (Róg Wagilewicza). TEL. 250-99
Wykonuje po cenach umiarkowanych wszelkie roboty w zakresie rymarstwa: specjalnie futerały na broń myśliwską

SKŁADAJCIE OFIARY NA KONTO P. K. O. Nr 470
KOMITETU ORGANIZACYJNEGO
PIERWSZEGO POLSKIEGO LOTU STRATOSFERYCZNEGO



jest zaufanie całego świata.

To właśnie zaufanie przemawia niezbicie za skutecznością Aspirin'y.

BAYER

ASPIRIN'A

prawdziwa tylko ze znakiem krzyżo »Bayera« Wyrabiana w kraju.



SKŁADY SUKNA

J. KRAFFT i S-KA

MARSZAŁKOWSKA 154 • ŻÓRAWIA 30

MATERIAŁY MĘSKIE
KRAJOWE i ZAGRAN.
oraz
KOSTIUMOWE DAMSKIE

KLISZE do druku

ilustracji jedno i wielobarwne: do pism, książek, katalogów, ogłoszeń i wszelkich ilustrowanych wydawnictw.

ORAZ

METALOWE

TABLICZKI.

SZYLDZIKI REKLAMOWE NA MASZYNY I SPRZĘTY i t. p.

Wykonywa ZAKŁAD FOTOCHEMIGRAFICZNY

ROK ZAŁOŻENIA 1906

ROMAN SAWICKI

WARSZAWA-WSPÓLNA 45.
TELEFON 965-76

ZAKŁAD SZLIFIERSKO-GALWANICZNY

ADAM NALBORSKI i S-KA

NIKLOWANIE, CHROMOWANIE, SREBRZENIE
WARSZAWA, KRUCZA Nr. 11. TEL. 8.21-53

KLEJ DO DRZEWA

p. n. **„CASOLIN"** Stosowany na zimno, odporny na wilgoć i wpływy atmosferyczne

PRODUKUJĄ:

ZAKŁADY CHEMICZNE
WIENIOWSKI & WITKOWSKI
WARSZAWA, UL. LINDLEYA Nr. 16, TEL. 5.39-29

Jerzy HIRSZOWSKI Inżynier

SKŁADY ELEKTROTECHNICZNE, Spółka Firmowa

WARSZAWA, KREDYTOWA 4. TEL. 6-96-69 i 6-83-65
POZNAŃ, STARY RYNEK 48. TEL. 13-92

„ACUSAN" WYTWÓRNIA IGIEŁ Medycznych i Chirurgicznych

J. CZEKALIŃSKI

WARSZAWA

Al. Jerozolimskie 117, tel. 603.65

PROSIMY ŻĄDAĆ WSZĘDZIE IGIEŁ „ACUSAN"

Współczesna kobieta polska

dobrze zdaje sobie sprawę, jak liczne ciążą dziś na niej obowiązki w stosunku do powierzonego jej pieczy domu i rodziny, co jest winna społeczeństwu i państwu — i dlatego —

nie może się obejść bez specjalnie dla niej wydawanej prasy, która jej znakomicie ułatwia należyte spełnienie tych zadań.

Tym się tłumaczy wielka popularność i szerokie w kołach kobiet rozpowszechnienie czasopism Towarzystwa „Bluszcz":

Tygodnik „BLUSZCZ"
najstarszy spośród istniejących w Europie ilustrowany tygodnik społeczno-literacki dla kulturalnych kół kobiecych. Prenumerata wraz z przesyłką 1 zł 80 gr. miesięcznie.

Tygodnik „PRAKTYCZNA PANI"
Popularne czasopismo, poświęcone całokształtowi zainteresowań szerokich kół kobiet — matek, żon, pań domu, dobrych obywatelek naszego kraju. Prenumerata wraz z przesyłką miesięcznie 1 zł.

Dwutygodnik „KOBIETA w ŚWIECIE i w DOMU"
wytworne czasopismo, poświęcone życiu i modom współczesnej pani, związanej z domem, biurem, salonem towarzyskim, kuchnią, ogrodem. Prenumerata z przesyłką — mies. 1 zł 50 gr., kwart. 4 zł.

Dwutygodnik „JA TO ZROBIĘ"
jedyne w Polsce tego typu czasopismo, poświęcone pięknym robotom ręcznym oraz sprawie efektownego urządzenia wnętrza. Prenumerata z przesyłką miesięcznie 1 zł 40 gr.

Dwutygodnik „DZIECKO I MATKA"
poświęcony zdrowiu i wychowaniu dzieci do lat 7-iu ze szczególnym uwzględnieniem wieku niemowlęcego. Prenumerata z przesyłką: mies. 1 zł 40 gr., kwart. 4 zł.

REDAKCJA I ADMINISTRACJA:
Towarzystwo Wydawnicze „BLUSZCZ", Warszawa, Solec 87, P.K.O. 13.555



- to wyborne przysmaki i treściwe pożywienie!

FIRMA EGZ. OD ROKU 1907
ZAKŁADY DRUKARSKO-INTROLIGATORSKIE
WŁADYSŁAW CZAJKOWSKI
Warszawa, ul. Marszałkowska 113
Sklep od Złotej Nr 15, tel. 585-58
KONTO CZEKOWE P. K. O. 23920
Wykonywują wszelkie roboty w zakresie drukarskim i introligatorskim

SKŁAD FARB
ARTYKUŁÓW MALARSKICH I MYDLARSKICH
»BARWA«
WŁ. JANINA NOSECKA
WARSZAWA, UL. JASNA 16, TELEFON 5-00-15

Pierwsza w kraju fabryka waty hygroskopijnej ze lnu
„VALETUDO"
Gospodarczego Zrzeszenia Samorządu Terytorialnego
w Warszawie, ul. Dobra Nr 28, tel. Nr 275-30
poleca
WATĘ OPATRUNKOWĄ ZE LNU

J. Schanzer
FABRYKA SUKNA
BIELSKO

FABRYKA LIN I DRUTU, dawn. A. DEICHSEL S. A. w Sosnowcu
produkuje wszelkiego rodzaju liny stalowe i żelazne dla wszystkich przemysłów, kopalń, lotnictwa, marynarki, kolejek linowych, druty stalowe wszelkich wytrzymałości i średnic oraz druty żelazne i siatki dla różnych celów.

SKŁAD SZKŁA APTECZNEGO, LABORATORYJNEGO
FR. NACHTMAN
WARSZAWA, UL. GRZYBOWSKA 32, TELEFON 543-94, KONTO PKO 9353
Firma jest chrześcijańską i egzystuje od 1919 roku

WACŁAW GAJEWSKI WARSZAWA, ŚWIĘTOKRZYSKA 20 TELEFON 256-14 i 314-08
Narzędzia, artykuły techniczne i wyroby żelazne
Ceny konkurencyjne

WARSZTATY MECHANICZNE-KOŁA ZĘBATE
B-ci J. i K. OLESIŃSKICH
Specjalność: Frezowanie kół zębatych stożkowych o zębach prostych i spiralnych oraz kół czołowych, śrubowych, ślimakowych i łańcuchowych.
Warszawa, ul. Wronia 67 telefon 614-25

ZAKŁADY CHEMICZNE
HENRYK DĄBROWSKI i S-KA
WARSZAWA, GRZYBOWSKA 115. TEL. 2.58.04, 6.58.02
PRODUKUJĄ: ZMYWACZ I CELON Lotniczy

ANTYKWARIAT POLSKI. Kupno – Sprzedaż
przy
Księgarni-Czytelni SZYLLINGA
WARSZAWA, SZPITALNA 10 • TELEFON 2-59-69

WARSZAWSKA HURTOWNIA JAJ
OGRODOWA 13, TELEFONY: 2-03-24 i 5-35-56
poleca: JAJA – MASŁO – SERY we wszystkich gatunkach
Ceny ściśle rynkowe

„NAŁĘCZ" WARSZAWSKA FABRYKA MAKARONÓW
poleca makaron w różnych gatunkach, najlepszej jakości, najtaniej w paczkach: 1/2 i 1/4 kg i skrzynkach 5, 10, 15 kg i t.d.
gatunki: rurki nr 1, 2, 3, wermiszel nr 1, 2, 3, 4, kluski, fajki, kółeczka, kolanka, spaghetti, łazanki, gwiazdki, ślimaczki
MAKARONY „NAŁĘCZ" TO POLSKI SUROWIEC, ROBOTNIK, KAPITAŁ
WOLSKA 54. TEL. 5.30-45

Bacon Export Gniezno
Sp. Akc.
Bydgoszcz, ul. Maksa Piotrowskiego 14
EXPORT: Bekonów, konserw mięsnych i jarzynowych, wędlin, smalcu, jaj i drobiu

Fabryka wyrobów jedwabnych i wełnianych
Grzegorz Szapował
SPADKOBIERCY
ŁÓDŹ { Fabryka: Kilińskiego 232, telefon 153-48
Biuro i skład: Piotrkowska 69, telefon 148-81 }
Adres telegr.: Szapował Łódź

MEZ-C•M•S
NICI DO HAFTU
WYRÓB KRAJOWY
KOLORY TRWAŁE

WYTWÓRNIA RYMARSKA
J. BARANKIEWICZ
WARSZAWA, CIASNA Nr 5. TEL. 11-70-04

FABRYKA BIAŁOSKÓRNICZO-RĘKAWICZNICZA
KONFEKCJI SKÓRZANEJ
ALEKSANDER SAWICKI
WARSZAWA, NISKA 44/46, TEL. 11-39-81 • Konto P. K. O. Józef Sawicki 14994

S. B. Frydman ul. Ogrodowa 26 telefon: 230-49 PASY I SKÓRY

Rok założenia 1887 — FABRYKA NARZĘDZI DO OBRÓBKI METALI
JÓZEF DZIEWULSKI i S-ka, Spółka Akcyjna
WARSZAWA, KOLEJOWA 51. Telefon 6-47-63
Gwintowniki, rozwiertaki, narzynki, gwintownice i inne narzędzia tnące.

HENRYK URWICZ
WARSZAWA, MIŁA 52, TELEF. 11-36-31 i 11-32-06
SKUP I SPRZEDAŻ SZMAT

MYDŁO
FABRYKA i skład mydła E. ARCICHOWSKI
Warszawa, ul. Młocińska 5, tel. 11-66-99, 11-32-08
Poleca znane ze swych dobroci mydła do prania:
„Polski kwiat" – „Era" – „Słońce"
do nabycia w sklepach chrześcijańskich
NA PROWINCJĘ WYSYŁAMY

KRAJOWA FABRYKA KONSERW „KAEFKA"
Poleca najsmaczniejsze konserwy w puszkach blaszanych: SZPROTY – SKUMBRIA – BYCZKI – ANSZUA – LESZCZE – OKLEJE – POMIDORY – OGÓRKI I ZUPY
Dostawca do pierwszorzędnych przedsiębiorstw gastronomicznych

MUSZTARDA – SOSY
MAJONEZY – OLIWA
A. SCHWEITZER
25 KRÓLEWSKA 25
i sklepy artykułów spożyw.

DARWINS LTD., SHEFFIELD (England)

Poleca swoje magnesy PERMANENT

ze stali Cobaltowej oraz stopów Nikel Aluminium (ALNI) oraz Nikel Aluminium Cobalt (ALNICO) dla fabrykacji głośników radiowych — liczników elektrycznych — oświetleń rowerowych oraz wszelkich innych celów.

Oferty i zapytania załatwia

JENERALNA REPREZENTACJA NA POLSKĘ i W. M. GDAŃSK

Firma HENRYK WEINBERG

WARSZAWA, UL. DŁUGA 9, TELEFON 11.54-13

Starzycka Fabryka Wyrobów Sukiennych

Z. Bornstein

Spółka Akcyjna

Tomaszów Mazowiecki

ul. Warszawska 59/71

Wyrób towarów wojskowych i cywilnych w najlepszych gatunkach

FABRYKA ŚRUB I ARMATUR

FAMA

WARSZAWA 12, UL. MADALIŃSKIEGO 3, TEL. 9.67-01

Wykonywa w każdych ilościach: śruby toczone lotnicze, ściągacze, krany, złącza do rur »FAMA-LOT«, nakrętki samohamowne i t. p.

W. KWAŚNIEWSKI i S-KA

WARSZAWA, ORDYNACKA 8, TEL. 235-84

DRUKARNIA — INTROLIGATORNIA
SKŁAD MATERIAŁÓW PIŚMIENNYCH
I ARTYKUŁÓW BIUROWYCH

Drukarnia wykonywa różne roboty drukarsko-introligatorskie
Dostawa materiałów piśmiennych i artykułów biurowych

PRZEDSIĘBIORSTWO ROBÓT ELEKTRYCZNYCH

WRÓBLEWSKI i BINZER, inżynierowie

Sp. z o. o.

WARSZAWA, UL. FLORY Nr. 1, TELEFON 935-40

Wykonywa wszelkiego rodzaju instalacje elektryczne

Skład Maszyn i Żelaza

L. Młotek i M. Goldfajl

WARSZAWA, UL. KROCHMALNA 45

TELEFONY: 6.40-56, 11.31-27 i 2.42-97

Tokarnie, frezarki, rewolwerówki, szepingi, obrabiarki do drzewa i blachy, prasy i motory elektryczne

---

„Nasza Księgarnia" S. A. ZWIĄZKU NAUCZ. POLSKIEGO
Warszawa, ul. Świętokrzyska 18
Konto P. K. O. 2058

ODDZIAŁ „NASZA KSIĘGARNIA", WILNO, WIELKA 42

POLECA WYDAWNICTWA WŁASNE: **Biegeleisen Wł. L.** — Wstęp do nauki ekonomii społecznej Tom I. Teoria relatywizmu gospodarczego zł. 18.—, **Bystroń J. St.** — Kultura ludowa zł. 12.—, **Bystroń J. St.** — Socjologia. Wstęp informacyjny i bibliograficzny. Wyd. II znacznie rozszerzone zł. 6.50, **Łempicki St. Dr.** — Piłsudski jako wychowawca zł. 1.20, **Muszkowski J.** — Życie książki zł. 7.—, **Suchodolski B.** — Ideały kultury a prądy społeczne zł. 11.—, **Suchodolski B.** — Kultura i osobowość zł. 12.—, **Wieczorkiewicz Br., Szletyński H., Kochanowicz J** — Zarys nauki żywego słowa. Zarys teoretyczny. Technika dykcji. Wygłaszanie utworów zł. 4.80.

ZAKŁADY CHEMICZNE

MAJDE i S-KA

WARSZAWA, OKOPOWA 15

Telefon: 611-33, 211-33

POLECAJĄ:
MYDŁO REWOLWER MAJDE
MYDŁO BENZYNOWE
DLA PRALNI PUŁKOWYCH
MYDŁO DO GOLENIA
MYDŁO SZARE

PRZEDSIĘBIORSTWO ROBÓT INŻYNIERYJNYCH

S-ka z o. o.

Inż. RAFAŁ PLESNER

WARSZAWA, ZŁOTA 47. TELEFON 276-73

Ch. Grün i Synowie

Warszawa, Zamenhofa 5

Tel.: 12-17-64, 12-17-34, 11-89-64

METALE i PÓŁFABRYKATY

z mosiądzu, miedzi, aluminium, cyny, ołowiu. Blachy, taśmy, pręty, rury, druty, profile i bloki

---

WARSZTATY ELEKTRO I RADIOMECHANICZNE

P. Czerwonko i M. Mioduszewski

WARSZAWA, UL. TWARDA 14, TELEFON 314-17

Wykonuje instalacje anten zbiorowych i gromochronów oraz oświetlenia lotnicze przeszkodowe

---

FABRYKA BIAŁOSKÓRNICZA **FELIKS LANGE** WARSZAWA, UL. GĘSTA 18

Produkuje: skóry na kurtki i rękawiczki a) naturalne zamsze we wszystkich kolorach z własnych i powierzonych skór saru, jeleni oraz łosi, b) imitacje zamszu „chaire", glace, nappa i t. d. c) wyprawa z futrem. **Kupno skór surowych**

Warunki prenumeraty w kraju: *rocznie* 10 zł., *półrocznie* 5 zł. *kwartalnie* 2 zł. 50 gr.

Za granicą: *rocznie* 12 frank. szwajc. *półrocznie* 6 frank. szwajc. *Konto czekowe P. K. O. Nr. 7860.*

Ceny ogłoszeń: Cała str. 1.000 zł., 1/2 str. 500 zł., 1/4 str. 300 zł. Barwne na str. IV-tej okładki: Cała str. 1.200 zł., 1/2 str. 600 zł.

Komitet Redakcyjny:

Przewodniczący mjr. pil. A. Wojtyga. Członkowie: płk. inż. K. Moniuszko, ppłk. pil. F. Haberek, inż. St. Krasuski.

Redaktor: Karol Koźmiński. *Wydawca: Zarz. Gł. L. O. P. P.*

Redakcja i administracja: Warszawa, Wierzbowa 9, telefon 2-66-88.

Urząd poczt. nadawczy — Warszawa 2. Konto rozrachunkowe Nr 153.

Redakcja rękopisów nie zwraca.

Zakł. Graf. B. Wierzbicki i S-ka, Warszawa, Chmielna 61.



GRUPOWY SKOK 60 WYSZKOLONYC
PRZEZ L.O.P.P. SPADOCHRONIARZY—FOT. JAN RY